



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

### **Atzinums Nr.5-04/6**

**Par autoceļa A10 Rīga – Ventpils posma no km 45,1 līdz km 91,8 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2021. gada 12. jūnijam

#### **Paredzētās darbības ierosinātājs:**

VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” (reģistrācijas numurs 40003344207), adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV – 1050 (turpmāk - Ierosinātāja).

#### **Ziņojuma izstrādātājs:**

SIA “*Enviroprojekts*” (reģistrācijas numurs 40003683283) (līdz 2017. gada 29. maijam uzņēmuma nosaukums: SIA “*Latekoil*”), adrese: Raņķa dambis 31, Rīga, LV – 1048 (turpmāk - Izstrādātāja).

#### **Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk - Birojs):**

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums „*Ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A10 Rīga – Ventpils posma no km 45,1 līdz km 91,8 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukcijai (VAS „Latvijas valsts ceļi”) ziņojums*” (turpmāk - Ziņojums) Birojā pirmo reizi tika iesniegts 2013. gada 16. augustā. Pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2017. gada 6. decembrī. Papildināts Ziņojums Birojā tika iesniegts 2018. gada 15. februārī.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk - Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20. panta desmito daļu.

#### **1. Paredzētās darbības nosaukums:**

Autoceļa A10 Rīga – Ventpils (turpmāk - autoceļš A10) posma no 45,1. km līdz 91,8. km (P130 Līgas – Kandava – Veģi) pārbūve<sup>1</sup> (turpmāk - Paredzētā darbība).

#### **2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:**

Paredzēto darbību plānots veikt Engures novada Smārdes pagasta, Tukuma novada Slampes, Tumes, Sēmes un Pūres pagastu teritorijās, kā arī Kandavas novada Kandavas pagasta teritorijā.

<sup>1</sup> Ziņojuma nosaukumā un tekstā lietots jēdziens “*rekonstrukcija*”, bet, ņemot vērā izmaiņas būvniecību regulējošajos normatīvajos aktos, šajā Biroja atzinumā tiek lietots jēdziens “*pārbūve*”, kas atbilstoši Būvniecības likuma Pārejas noteikumu 7. punktam atbilst jēdzienam “*rekonstrukcija*”.

Paredzētās darbības vieta ietver esošā autoceļa A10 posmu no 45., km līdz 91,8. km, kā arī apdzīvotas vietas *Pūre* apvedceļa vietu ~ 5,33 km garumā (turpmāk - Darbības vieta).

### 3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

#### 3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Autoceļš A10 šobrīd ir vienas brauktuves autoceļš (viena brauktuve katrā virzienā) ar ceļa klātnes normālprofilu NP11 (NP10,5), un ir paredzēta tā pārbūve atbilstoši satiksmes intensitātes prognozei. Ziņojumā izsvērts vienas brauktuves jeb divu joslu ceļa klātnes normālprofila (turpmāk – normālprofils) NP14A risinājums un divu brauktuvju jeb četru joslu normālprofila NP21 (NP 20,5) risinājums<sup>2</sup>.
- 3.1.2. Pārbūvējamā autoceļa A10 posma garums ir 46,7 km. Pārbūvējamais posms no 83,70. km līdz 85,55. km virzās caur apdzīvotai vietai – *Pūre*, kurā abos no alternatīvajiem pārbūves variantiem (NP14A vai NP21) tiek izskatīts risinājums būvēt apvedceļu (ar normālprofilu NP14A vai NP21).
- 3.1.3. Secināms, ka pēc būtības Paredzētā darbība ir autoceļa A10 pārbūves projekta turpinājums. Autoceļa A10 pirmā posma no 20,2. km līdz 45,1. km pārbūvei ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra (turpmāk arī - IVN) tika veikta periodā no 2009. – 2011. gadam (turpmāk šajā Biroja atzinumā – autoceļa A10 pārbūves Pirmais posms). Biroja atzinums Nr. 6 par autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ziņojumu tika izdots 2011. gada 13. maijā (pārbūves iecere vēl nav realizēta). Savukārt šobrīd tiek vērtēts autoceļa A10 pārbūves otrais posms (t.i. – posms no 45,1. km līdz 91,8. km) jeb Paredzētā darbība. Paredzētās darbības ietekmju novērtējumam Ziņojumā daudzviet izmantota informācija, kas pārbaudīta, izpētīta un iegūta, veicot autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN. Tādēļ Birojs, izdodot šo atzinumu, cik iespējams un kur pamatoti - nosacījumus Paredzētās darbības realizācijai noteic veidā, lai tie būtu saskaņoti ar prasībām, kas noteiktas autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma realizācijai.
- 3.1.4. Paredzētās darbības IVN tika uzsākts 2012. gadā (procedūra piemērota ar Biroja 2012. gada 26. marta lēmumu Nr.146 “*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”), bet procedūras gaitā bija vairāku gadu pārtraukums. Pirmais Birojā iesniegtais Ziņojums ar Biroja 2014. gada 14. marta lēmumu Nr.3 – 01/433 tika atgriezts pārstrādāšanai, bet pārstrādātais Ziņojums Birojā iesniegts tikai 2017. gada nogalē. Minētais izskaidro, kādēļ atsevišķās Ziņojuma nodaļās ietverta salīdzinoši novecojusi informācija, tostarp satiksmes intensitātes prognozes periodam, kas jau iestājies. Šāds trūkums atstāj iespaidu uz Ziņojuma kvalitāti, tādēļ IVN procesā iesaistītās iestādes par Ziņojumu iepriekš izteikušas kritiku. Vērtējot, vai ir iespējama IVN procedūras pabeigšana, Birojs šo aspektu ir izsvēris, tostarp ņēmis vērā prognožu ticamību salīdzinājumā ar publiski pieejamiem VAS “*Latvijas valsts ceļi*” satiksmes monitoringa datiem (jo prognozes izmantotas par pamatu arī sagaidāmās ietekmes vērtējumam). Nonācis pie secinājuma, ka Ziņojuma prognozes nepārsniedz monitoringa ietvaros uzskaitīto satiksmes intensitāti (satiksmes intensitāte nesasniedz prognozēto), Birojs ir atzinis, ka nav nepieciešama attiecīgo Ziņojuma nodaļu pārstrādāšana un informācija var būt izmantojama Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšanai. Izdodot šo atzinumu, Birojs ņem vērā arī izmaiņas normatīvajos aktos, kas regulē ietekmes uz vidi novērtējumu.
- 3.1.5. Programmu Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs iesniedza 2013. gada 5. aprīlī, un Novērtējuma likuma 16. panta ceturtdā daļa paredz, ka programma ir spēkā piecus gadus. No Novērtējuma likuma 16. panta ceturtdās daļas izriet, ka atkārtoti pieprasīt programmu (attiecīgi arī veikt citus ietekmes uz vidi novērtējumam paredzētos

<sup>2</sup> Turpmāk šajā Biroja atzinumā apzīmēti kā ceļa klātnes normālprofili NP14A un NP21.



procedūras soļus) nav nepieciešams, ja Ziņojums Birojā iesniegts, kamēr programmas derīguma termiņš nav beidzies. Pārstrādātais Ziņojums un tā papildinājumi Birojā iesniegti programmas derīguma termiņā, uzsāktā Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumu var pabeigt, izdodot Biroja atzinumu.

- 3.1.6. Pārbūvējamā autoceļa A10 sākuma posms 7,69 km kopgarumā šķērso Ķemeru Nacionālo parku (turpmāk – ĶNP), kas ir Eiropas nozīmes aizsargājamā Natura 2000 teritorija (turpmāk - Natura 2000 teritorija). Līdz ar to ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra Paredzētajai darbībai piemērota un veikta, kā arī šis Biroja atzinums izdots, ņemot vērā arī Novērtējuma likuma 4.<sup>1</sup> panta nosacījumus. Piebilstams, ka IVN gaitā novērtējumā iesaistītie speciālisti un iestādes nonāca pie secinājuma, ka piemērotākā alternatīva autoceļa A10 paplašināšanai ĶNP teritorijā, kuras izvērtējumam bija nepieciešama arī dabas datu aktualizācija, ir paplašināšana uz kreiso pusi jeb D virzienā. Nepieciešamās rīcības, lai pārskatītu dabas datus un pārbaudītu iespējamus šķēršļus paplašināšanai D virzienā, bija viens no iemesliem vairāku gadu pārtraukumam IVN gaitā.

### **3.2. Īss Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:**

- 3.2.1. Birojs neuzskata par lietderīgu savā atzinumā atkārtoti detalizēti izklāstīt Darbības vietas apstākļu novērtējuma kopumu, kas jau ir ietverts Ziņojumā un kas ir neatņemama ietekmes uz vidi novērtējuma dokumentācijas sastāvdaļa, kas būs jāvērtē galējā lēmuma pieņēmējiem (Novērtējuma likuma 22.panta otrā daļa). Birojs tālāk šajā apakšnodaļā akcentē tikai būtiskākos darbības vietu raksturojošos apstākļus, savukārt ietekmju griezumā darbības vietas specifiskie apstākļi tiek ņemti vērā jau attiecīgajās šī atzinuma sadaļās. Šāda pieeja ir arī citās šī Biroja atzinuma apakšnodaļās, kur tiek sniegts tikai īss būtiskākās informācijas apkopojums.
- 3.2.2. Administratīvi pārbūvējamais autoceļa A10 posms šķērso Tukuma novada, Engures novada un Kandavas novada teritorijas. Trases sākuma daļa šķērso ĶNP teritoriju, abpus autoceļam A10 lielākoties ir ĶNP ainavu aizsardzības zona.
- 3.2.3. Atbilstoši Ziņojumam - autoceļš A10 pārbūvējamā posmā ir vienas brauktuves autoceļš (viena braukšanas josla katrā virzienā, katras joslas platums 3,75 – 4,50 m). Autoceļš A10 vairākos posmos līdz šim jau daļēji bijis pārbūvēts, tādēļ ceļa klātnes platums ir mainīgs un vietām tas ir ar malas joslu, bet vietām bez. Novērtēts, ka ceļa klātnes kopējais platums vietām sasniedz 12 – 15 m, tomēr pēc tehniskajiem parametriem autoceļš A10 atbilst ceļam ar ceļa klātnes normālprofilu NP11 (vai NP10,5). Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši Eiropas valstu līgumam par starptautiskajām transporta artērijām (AGR (*European agreement on main international traffic arteries*), ECE/TRANS/SC.1/384 14.03.2008) – attiecīgās klases autoceļam jābūt ar ceļa klātnes platumu vismaz 12 m, ietverot arī malas joslu.
- 3.2.4. Paredzēto darbību (būvdarbus) galvenokārt paredzēts īstenot esošā autoceļa vietā un esošajā nodalījuma joslā, bet tikai Pūres apvedceļa posmā jaunā vietā. Novērtēts, ka Pūres apvedceļa posms šķērsotu galvenokārt lauksaimniecības zemes (meža teritoriju tikai ~ 0,5 km garumā).
- 3.2.5. Visā trases garumā autoceļš A10 šķērso (un Paredzētās darbības realizācijas gadījumā šķērsotu) dažādu veidu autoceļus - gan meža un lauku ceļus, gan māju pievedceļus, pašvaldību un valsts autoceļus. Autoceļš A10 šķērso arī dzelzceļa līniju un elektrolīnijas, kā arī ūdensteces. Ziņojumā ir identificētas dažādo inženierbūvju šķērsojumu vietas, raksturoti esošie šķērsojumi (viena vai divu līmeņu šķērsojumi un to risinājumi (piemēram, satiksmes pārvads vai tunelis, tilts vai caurteka)). Kopsavelkot Ziņojumā novērtēto:



3.2.5.1. Pārbūvējamā autoceļa A10 posmā ir daudz nobrauktuvju un vienlīmeņa pieslēgumu (~ 162 kopskaitā, vidēji ik pa 0,1 – 1,2 km). Nozīmīgākie ceļu mezgli ir ar reģionālajiem autoceļiem P 98 *Jelgava (Tušķi) – Tukums*, P121 *Tukums-Kuldīga* un P130 *Līgas-Kandava-Veģi* un kopskaitā 11 vietējās nozīmes autoceļiem.

3.2.5.2. Elektrolīnijas šķērso autoceļu A10 šādās vietās: 52,2. km; 65,2. km; 71,0. km un 91,5. km. Posmā, kur autoceļš šķērso ĶNP teritoriju, esošā elektrolīnijas trase izbūvēta paralēli autoceļam A10 (dienvidu jeb kreisajā pusē) ~ 30m attālumā no ceļa klātnes. Starp elektrolīnijas trasi un autoceļu A10 ir šaura, jaunāku koku rinda, kas atsevišķās vietās arī šobrīd ir izcirsta (vienlaikus ar elektrolīnijas trases tīrīšanu).

3.2.5.3. Autoceļš A10 šķērso deviņas mazas upītes (kopumā desmit šķērsojuma vietas). Četrās šķērsojumu vietās izbūvēti tilti, bet sešas caurtekas.

3.2.6. Darbības vietā un tās apkārtnē ir veikts bioloģisko vērtību novērtējums (identificēti īpaši aizsargājami biotopi un sugas Darbības vietā un iespējamās ietekmes zonā). Secināts, ka teritorijā ārpus ĶNP lielākajā ceļa trases daļā nav īpaši aizsargājamu sugu un biotopu, tomēr vairākās vietās autoceļa A10 tuvumā ir vecu koku grupas un alejas. Novērtēts, ka Darbības vietā ĶNP teritorijā, tostarp joslā gar esošo autoceļu A10, nav īpaši aizsargājamu biotopu. Šī teritorija ir jau vēsturiski pārveidota un biotopu kvalitāte neatbilst īpaši aizsargājamo biotopu kvalificējošajām pazīmēm. Arī vadoties no Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk – DAP) dabas datu pārvaldības sistēmā „*Ozols*” reģistrētās un Ziņojuma I un II pielikumā atspoguļotās informācijas, izriet, ka autoceļš A10 atrodas ~ 40 - 50 m platā koridorā, kurā nav pārstāvēti īpaši aizsargājami biotopi. Šajā joslā, ja salīdzina ar bioloģiski vērtīgām ĶNP teritorijām, arī īpaši aizsargājamo sugu blīvums ir ievērojami mazāks, tostarp tikai atsevišķās vietās konstatētas aizsargājamas augu sugas (no augu sugām, piemēram, naktsvijole, fuksa dzegušpirstīte).

3.2.7. Novērtējot Darbības vietu attiecībā pret sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „*Ķemerī (Jaunķemerī)*”, secināts, ka tā atrodas drošā attālumā no sērūdeņu intensīvas veidošanās zonas, un tikai divos nelielos posmos šķērso sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu izplatības zonas ārējo malu (Ziņojuma I un II pielikumā attēlota kā teritorija starp 45,1. km un 46. km ~500m garumā un teritorija starp 51. km un 52. km ~250 m garumā<sup>3</sup>).

3.2.8. Darbības vietas ģeoloģisko, hidroģeoloģisko un hidroloģisko apstākļu raksturojums un novērtējums Ziņojumā ir vispārējs. Secināts, ka sarežģītāks posms ir ĶNP teritorijā, tomēr Ziņojuma autoru ieskatā esošā autoceļa A10 teritorijā un tā apkārtnē ir stabilizējies hidroloģisks līdzsvars. Vietās, kur tas nepieciešams, zem autoceļa A10 jau šobrīd ir izbūvētas caurtekas, un ar Paredzēto darbību nav plānota esošo risinājumu maiņa. Visas caurtekas paredzēts saglabāt, tās pārbūvējot atbilstoši pārbūvējamā autoceļa A10 platumam, savukārt papildus jau konkrēto vietu inženierģeoloģisko apstākļu izpēti paredzēta būvprojekta izstrādes ietvaros. Ņemot vērā minēto, dziļāka apstākļu izpēti ietekmes uz vidi novērtējuma nolūkiem nav uzskatīta par nepieciešamu un nav veikta.

### 3.3. Īss Paredzētās darbības un tās nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Balstoties uz VAS „*Latvijas valsts ceļi*” satiksmes monitoringa datiem un AS „*Ceļuprojekts*” 2012. gadā veiktu satiksmes uzskaiti, Ziņojumā novērtēta esošā satiksmes

<sup>3</sup> Ziņojuma I un II pielikumā attēlotais saskan ar sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu izplatības zonas (ar koncentrāciju no 0-10 mg/l) ārējo kontūru attēlojumu, kāds tas ietverts ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma „*Hidroloģiskā režīma atjaunošana Zaļajā purvā, Skudrupītes palienē un pārmitrajos mežos Lielā Ķemeru tīreļa rietumu malā*” 40. pielikumā (ģeoloģijas doktora J.Prola 2016. gada 20. aprīļa slēdziens), pieejams: tīmekļa vietnes <http://hydroplan.daba.gov.lv/> sadaļā „*Rezultāti*”.



intensitāte un prognozēts vidējais satiksmes pieaugums un sadalījums dažādiem autoceļa A10 posmiem. Perspektīvā satiksmes intensitātes prognozēta periodam līdz 2035. gadam, prognozējot, ka pārbūvējamā autoceļa A10 posmā, kas atrodas tuvāk Rīgai (no 45,1. km līdz ceļu mezgliem ar reģionālās nozīmes autoceļiem P98 un P121) satiksmes intensitāte 2035. gadā būs ~ 12 500 - ~10 500 transporta vienības diennaktī (satiksmes intensitāte samazinās virzienā no A uz R). Savukārt tālākajos pārbūvējamā autoceļa A10 posmos, satiksmes intensitāte 2035. gadā prognozēta ~9 000 - ~ 7800 transporta vienības diennaktī. Kravas transports kopējā satiksmes plūsmā prognozēts ~15-20%, un, pārreķinot šāda sastāva satiksmes radīto slodzi uz autoceļu (izmantojot redukcijas koeficientus), secināts, ka maksimāli noslogotajos posmos tā 2035. gadā būtu pielīdzināma slodzei, ko rada ~12 500 līdz ~ 16 800 transporta vienības diennaktī.

- 3.3.2. Ziņojumā raksturoti autoceļa A10 pārbūves risinājumi normālprofila NP14A un NP21 variantā. Attiecībā uz normālprofila NP14A uzbūvi izskaidrots, ka - papildus 3,75 m platai braukšanas joslai - ceļa klātne paredz arī 3 m platas nomales katrā brauktuves pusē, kas nostiprinātas ar brauktuvei līdzvērtīgu materiālu. Ziņojumā skaidrots, ka šīs nomales sniedz iespēju droši apdzīt priekšā braucošo transporta līdzekli un ievērojami palielina autoceļa caurlaides spēju (normālprofils NP 14A pielietojams gadījumos, kad kravas transports kopējā satiksmes plūsmā prognozēts lielāks par 15%).
- 3.3.3. Ņemot vērā attālumus no esošā autoceļa A10 līdz tuvākajiem objektiem (tostarp īpaši aizsargājamām dabas vērtībām ĶNP teritorijā vai esošām ēkām un būvēm), Ierosinātāja paredz atšķirīgus risinājumus autoceļa A10 paplašināšanai uz Z vai D pusi, šķērsojumu saglabāšanu vienā līmenī vai pārbūvi divos līmeņos u.c. Pārskatāmības nolūkos alternatīvo variantu specifiskie risinājumi un nianse īsumā raksturoti šī Biroja atzinuma apakšnodaļā 3.4. „*Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi*”, bet plašāk aprakstīti pašā Ziņojumā.
- 3.3.4. Ziņojumā identificētas vietas, kur slēdzami esošie satiksmes būvju šķērsojumi un izbūvējami alternatīvi piekļuves risinājumi. No Ziņojumā izriet, ka ar Paredzēto darbību satiksmes plūsmu galvenokārt paredzēts organizēt tikai caur ceļu mezgliem, attiecīgi plānots slēgt lielu daļu atsevišķo māju ceļu pieslēgumu un izbūvēt vietējo ceļu tīklu. Informācija par plānotajiem risinājumiem normālprofila NP14A un NP21 gadījumā ietverta Ziņojuma V un VI pielikumā. Savukārt grafiski plānotie alternatīvie satiksmes risinājumi, lai nodrošinātu nokļūšanu līdz tuvākajiem satiksmes mezgliem, attēloti Ziņojuma I un II pielikumā, no kā izriet, ka esošos šķērsojumus nav paredzēts slēgt un paralēlos ceļus nav paredzēts būvēt ĶNP teritorijā. Atbilstoši Ziņojumam – pārējos posmos vietējā ceļu tīkla risinājumi, cik iespējams, izstrādāti pa jau esošiem ceļiem un ņemot vērā prognozēto satiksmes intensitāti pa tiem (paredzēti ceļi ar ceļa klātnes normālprofilu: NP 3.5, NP 4.5, NP 5.5, NP 7.5 un NP 9.5). Vienlaikus – kā izriet arī no Paredzētās darbības sabiedriskās apspriešanas rezultātiem – daudzviet sākotnēji piedāvātie paralēlo ceļu risinājumi ir mainīti atbilstoši sabiedrības iesniegtajiem priekšlikumiem.
- 3.3.5. Pūres apvedceļa risinājums piedāvāts apdzīvotās vietas apiešanai pa labo (Z) pusi. Apvedceļa trases garums būtu 5,33 km (esošās autoceļa A10 trases garums šajā posmā ir 5,28 km).
- 3.3.6. Ziņojumā paredzēts, ka satiksmes ātrums uz autoceļa A10 būs 90 km/h, bet gadījumā, ja Pūres apvedceļš netiktu izbūvēts, uz autoceļa A10 šajā posmā saglabātos ātruma ierobežojums apdzīvotā vietā (50 km/h).
- 3.3.7. Novērtēts, ka gājēju un velosipēdistu kustība varētu būt prognozējama tikai autoceļa A10 krustojumā ar autoceļu P121 (*Tukums – Kuldīga*) un apdzīvotās vietas Pūres teritorijā, kur jāparedz trotuāri. Sabiedriskā transporta maršrutus ar Paredzētās darbības realizāciju



paredzēts saglabāt nemainīgus, atsevišķos posmos var tikt mainīts pieturvietu novietojums.

- 3.3.8. Paredzēts pārbūvēt esošos tiltus četrās ūdensteču šķērsojumu vietās. Ūdensteču šķērsojumu vietās, kur šobrīd ir caurtekas, paredzēts tās pārbūvēt, saglabājot caurtekas risinājumu (jaunu tiltu būvniecība nav paredzēta).

### **3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:**

- 3.4.1. Ietekmes uz vidi novērtēšanas pamatprincipi paredz prasību, lai, novērtējot paredzēto darbību, tiktu izsvērtas pieņemamās alternatīvas, kas varētu būt piemērotas ierosinātajam projektam un tā specifiskajām īpašībām. Alternatīvas var tikt novērtētas kā tehnoloģiskajiem risinājumiem, tā darbības vietai.
- 3.4.2. Ievērojot to, ka Paredzētā darbība ir jau esoša autoceļa A10 pārbūve, Ziņojumā vērtēti atšķirīgi risinājumi ceļa klātnes (ietver brauktuvi un cietā seguma nomales<sup>4</sup>) paplašinājumam – ar normālprofilu NP14A (turpmāk šajā Biroja atzinumā arī 1.Alternatīva) vai NP21 (turpmāk šajā Biroja atzinumā arī 2.Alternatīva).
- 3.4.3. Attiecībā uz alternatīvu definējumu Birojam ir būtiska piebilde, ko akcepta lēmuma pieņēmējiem jāņem vērā. Paredzētās darbības alternatīvu definējumā ietverts nosacījums, ka arī risinājums, kas paredz autoceļa A10 paplašināšanu līdz ceļa klātnes normālprofilam NP14A (1.Alternatīva) - faktiski tomēr paredzētu arī autoceļa A10 vēlāku paplašināšanu uz NP21. Biroja ieskatā šāda alternatīvu dalījuma pieeja nav pareiza, jo arī IVN rezultātā izdodamais Paredzētās darbības akcepta lēmums nevar ietvert sevī neskaidru noregulējumu (vai slēptu nosacījumu). Ja gala lēmuma pieņēmēji, izvērtējuši Ziņojumu, pašvaldības un sabiedrības viedokli, kā arī ņemot vērā Biroja atzinumā noteikto, atzīs par akceptējamu un īstenojamu gan ceļa klātnes paplašināšanu uz normālprofilu NP14A, gan NP21 (arī ar nosacījumu, ka atbilstoši Ierosinātās ieskatiem un satiksmes intensitātes dinamikai tie var būt realizējami arī secīgās kārtās) – tas attiecīgi arī norādāms akcepta lēmumos, ka akceptējamās ir abas alternatīvas. Savukārt gadījumā, ja lēmuma pieņēmēji (kopumā vai kāds atšķirīgi savā administratīvajā teritorijā), vadoties no tiem piešķirtās rīcības brīvības atzītu par akceptējamu un īstenojamu ceļa klātnes paplašināšanu tikai uz normālprofilu NP14A (1.Alternatīva), šāds lēmums nevarētu nozīmēt, ka ar 1.Alternatīvu tiek akceptēts arī normālprofils NP 21 (2.Alternatīva). **Ņemot vērā minēto, Ziņojumā definēto alternatīvu sadalījumu tālākā administratīvā procesa virzībai nepieciešams mainīt atbilstoši tālāk norādītajam.**
- 3.4.4. **Paredzētās darbības 1.Alternatīva paredz autoceļa A10 ceļa klātnes paplašināšanu uz normālprofilu NP14A (turpmāk arī - 1.Alternatīva) šādā risinājumā:**
- 3.4.4.1. posmā, kur autoceļš A10 šķērso KNP teritoriju (45,1. – 52,5. km) paplašināšana paredzēta uz kreiso (D) pusi, bet posmā no 52,5. – 68,5. km - uz labo pusi. Ziņojumā secināts, ka posmā no 68,5. līdz 79,5. km ceļa klātne nav jāpaplašina, jo šajā posmā autoceļš A10 jau šobrīd atbilst 1.Alternatīvas normālprofila platumam, savukārt tālākajos posmos paplašinājums paredzēts sekojošs: 79,5. – 81,4. km uz labo pusi; 81,4. – 86,2. km uz kreiso pusi; 86,2. – 88,6. km uz labo pusi; 88,6. – 89,2. km uz kreiso pusi; 89,2. – 90,0. km uz labo pusi; 90,0. – 91,4. km uz kreiso pusi. Attiecībā uz noslēdzošo posmu (91,4. – 91,8. km) secināts, ka ceļa klātne nav jāpaplašina;
- 3.4.4.2. paredzēti gan ceļu mezgli viena līmenī, gan ceļu mezgli divos līmeņos (divos līmeņos paredzēti ceļu mezgli ar autoceļiem P98 un P121). Pārbūvējamās un slēdzamās

<sup>4</sup> Ministru kabineta 2011.gada 27.decembra noteikumu Nr.1019 „Zemes kadastrālās uzmērīšanas noteikumi” - 2.2. punkts: ceļa klātne – josla starp ceļa klātnes šķautnēm, kas ietver ceļa brauktuvi un nomali.



šķērsojumu vietas un alternatīvo ceļu maršruti atspoguļoti Ziņojuma I pielikumā, no kura izriet, ka pārbūvējamā posmā, kas šķērso ĶNP teritoriju, esošo ceļu mezglu slēgšana nav paredzēta un paralēlo ceļu būvniecība ĶNP teritorijā nav nepieciešama. Sabiedriskā transporta kustības organizēšanā un autobusu pieturu izvietojumā izmaiņas nav paredzētas;

- 3.4.4.3. posmā no 81,32. km līdz 86,60. km aplūkots esošā autoceļa A10 pārbūves variants gan ar, gan bez Pūres apvedceļa būvniecības. 1.Alternatīvas risinājumā ar Pūres apvedceļu (pārskatāmības nolūkos šajā Biroja atzinumā turpmāk apzīmēta kā 1.Alternatīvas A risinājums), esošajam autoceļa A10 posmam no 81,32. km līdz 86,60. km tiktu mainīta autoceļa kategorija un no Ziņojuma secināms, ka pārbūves (paplašināšanas) darbi šajā posmā tad netiktu veikti. Savukārt 1.Alternatīvas risinājumā bez apvedceļa (pārskatāmības nolūkos šajā Biroja atzinumā turpmāk apzīmēta kā 1.Alternatīvas B risinājums), pārbūvējamā (paplašināmajā) posmā saglabātos ātruma ierobežojums apdzīvotā vietā (50 km/h).
- 3.4.5. **Paredzētās darbības 2.Alternatīva paredz** autoceļa A10 ceļa klātnes paplašināšanu uz normālprofilu NP21 (turpmāk arī - 2.Alternatīva) šādā risinājumā:
- 3.4.5.1. posmā, kur autoceļš A10 šķērso ĶNP teritoriju (45,1. – 52,5. km) paplašināšana paredzēta uz kreiso (D) pusi, bet posmā no 52,5. – 64,0. km - labo pusi. Posmā no 64,0. līdz 69,5. km paplašināšana paredzēta simetriski uz abām pusēm, savukārt tālākajos posmos paplašinājums paredzēts sekojošs: posmā no 69,5. – 81,4. km uz labo pusi; 81,4. – 86,2. km uz kreiso pusi; 86,2. – 88,6. km uz labo pusi; 88,6. – 89,2. km uz kreiso pusi; 89,2. – 89,8. km uz labo pusi; 89,8. – 91,2. km uz kreiso pusi. Posmā no 91,2. – 91,4. km autoceļa A10 paplašināšana paredzēta simetriski uz abām pusēm, bet noslēdzošajā posmā 91,4 – 91,8 km ceļa klātne neesot jāpaplašina;
- 3.4.5.2. ceļu mezgli galvenokārt paredzēti vairākos līmeņos, vienā līmenī saglabājot šķērsojumus tikai atsevišķās vietās (tostarp saglabājot esošos ceļu mezglus ĶNP teritorijā). Pārbūvējamās un slēdzamās šķērsojumu vietas un alternatīvo ceļu maršruti atspoguļoti Ziņojuma II pielikumā, no kura izriet, ka pārbūvējamā posmā, kas šķērso ĶNP teritoriju, paralēlo ceļu būvniecība nav nepieciešama. Sabiedriskā transporta kustības organizēšanā izmaiņas nav paredzētas, bet plānotas izmaiņas autobusu pieturu izvietojumā;
- 3.4.5.3. posmā no 81,32. km līdz 86,60. km aplūkots esošā autoceļa A10 pārbūves variants gan ar, gan bez Pūres apvedceļa būvniecības. 2.Alternatīvas risinājumā ar Pūres apvedceļu (pārskatāmības nolūkos šajā Biroja atzinumā turpmāk apzīmēta kā 2.Alternatīvas A risinājums), esošajam autoceļa A10 posmam no 81,32. km līdz 86,60. km tiktu mainīta autoceļa kategorija un no Ziņojuma secināms, ka pārbūves (paplašināšanas) darbi šajā posmā tad netiktu veikti. Savukārt 2.Alternatīvas risinājumā bez apvedceļa (pārskatāmības nolūkos šajā Biroja atzinumā turpmāk apzīmēta kā 2.Alternatīvas B risinājums), pārbūvējamā (paplašināmajā) posmā saglabātos ātruma ierobežojums apdzīvotā vietā (50 km/h). Ziņojuma autori 2.Alternatīvas B risinājuma īstenošanu neuzskata kā reāli īstenojamu un pieļaujamu.
- 3.4.6. Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas materiālus caurvij vietām pretrunīgi secinājumi par to, vai autoceļa A10 pārbūve par divu brauktuviņu ceļu ar četrām joslām (NP21) pēc 2035. gada ir neizbēgami nepieciešama. Ziņojumā secināts, ka autoceļa A10 caurlaides spēja 2035. gadā tiks gandrīz pilnībā izsmelta, tādēļ palēnināsies satiksme un palielināsies negadījumu skaits, jo automašīnām būs ilgstoši un lēni jābrauc kolonnā vai arī jāveic nedroši apdzīšanas manevri. Tomēr minētais nonāk pretrunā Ziņojuma 29. lpp. sniegtajam Ierosinātājas skaidrojumam, ka ceļa klātne NP14A ar šajā normālprofilā īpaši paredzētajām platajām brauktuves nomalēm vērā ņemami palielina autoceļa caurlaides spēju, un praksē esot jau pierādīts, ka NP14A autoceļš var uzņemt 15 000

transportlīdzekļu diennaktī, kas ir vairāk par 2035. gadā prognozēto (~12 500 transportlīdzekļiem dienā).

- 3.4.7. Salīdzinot alternatīvas, secināts, ka esošā autoceļa A10 pārbūve par divu brauktuvju autoceļu ar ceļa klātnes normālprofilu NP21 apdzīvotā vietā Pūre (2.Alternatīvas B. risinājums) nav piemērots, un Ierosinātāja Ziņojumā no šāda risinājuma īstenošanas faktiski atsakās. Posmā no autoceļa A10 81,32. km līdz 86,60. kā iespējams novērtēts 1.Alternatīvas A. risinājums un 1.Alternatīvas B. risinājums vai 2.Alternatīvas A. risinājums. Savukārt citos posmos kā iespējamu Ziņojuma autori atzīst gan 1.Alternatīvas, gan 2.Alternatīvas īstenošanu.
- 3.4.8. Kā viens no ieteikumiem Ziņojumā ietverta alternatīvu īstenošanas kombinēšana - pārbūvējamā autoceļa A10 sākuma posmā, kur satiksmes intensitāte prognozēta intensīvāka, īstēnot 2.Alternatīvu, bet tālāk 1.Alternatīvu.

#### **4. Izvērtētā dokumentācija:**

- 4.1. Biroja 2012. gada 26. marta lēmums Nr.146 *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu."*
- 4.2. Tukuma novada domes 2012. gada 9. maija vēstule Nr.6 – 17.4/2203/1614 *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu VAS "Latvijas Valsts ceļi" autoceļa A10 Rīga – Ventspils iespējamai rekonstrukcijai"*.
- 4.3. Paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu.
- 4.4. Privātpersonas 2013. gada 6. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.5. Privātpersonu 2013. gada 8. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.6. Izstrādātājas 2013. gada 7. marta vēstule *"Par ietekmes uz vidi novērtējumu autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no km 45,1 līdz km 91,8 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) iespējamās rekonstrukcijas izpētei"* (Birojā saņemta 2013.gada 11.martā), ar kuru Birojam lūgts izstrādāt programmu, iesniegta paziņojuma par sākotnējo sabiedrisko apspriešanu publikācijas kopija laikrakstā *"Neatkarīgās Tukuma ziņas"* un sniegta informācija par individuālo paziņojumu nosūtīšanu.
- 4.7. Privātpersonu kolektīva 2013. gada 5. marta vēstule.
- 4.8. Privātpersonas 2013. gada 12. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.9. Privātpersonas 2013. gada 15. marta vēstule.
- 4.10. ZS *"Gulbji"* 2013. gada 14. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.11. Privātpersonas 2013. gada 16. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.12. Privātpersonu kolektīva 2013. gada 18. marta vēstule.
- 4.13. DAP 2013. gada 13. marta vēstule Nr.4.9/13/2013 – N *"Par autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no km 45,1 līdz km 91,8 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu"*.
- 4.14. Privātpersonas 2013. gada 18. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.15. ZS *"Rūķīši"* 2013. gada 18. marta vēstule.
- 4.16. 4 privātpersonu 2013. gada 19. marta elektroniskā pasta vēstules.
- 4.17. 2 privātpersonu 2013. gada 19. marta vēstules.
- 4.18. Pūres un Jaunsātu pagastu pārvaldes vadītājas 2013. gada 19. marta elektroniskā pasta vēstule.



- 4.19. SIA "Tukums Airport" 2013. gada 19. marta vēstule *"Par autoceļa A10 "Rīga – Venstpils" rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu"*.
- 4.20. SIA "Pūres dārzi" 2013. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.21. 4 privātpersonu 2013. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstules.
- 4.22. ZS "Kalnozoli" 2013. gada 18. marta vēstule.
- 4.23. Jūrmalas pilsētas domes pārstāvja 2013. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.24. Privātpersonas 2013. gada 20. marta vēstule.
- 4.25. Vides aizsardzības kluba 2013. gada 20. marta vēstule Nr.2.5 – 12 *"Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 līdz km 91,4 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukcijas sākotnējās sabiedriskās apspriešanas priekšlikums"*.
- 4.26. Izstrādātājas 2013. gada 21. marta vēstule *"Par sabiedriskās apspriešanas sanāksmju protokolu iesniegšanu"*.
- 4.27. AS "Ceļu projekts" pārstāvja 2013. gada 25. marta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.28. Engures novada domes 2013. gada 19. marta vēstule *"Par autoceļa A10 izpētes projektu"* ar tai pievienotu privātpersonas 2013. gada 17. marta vēstuli.
- 4.29. Ierosinātājas 2013. gada 26. marta vēstule Nr.2.1/1107, ar kuru Birojam pārsūtītas ietekmes uz vidi sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā iesūtīto vēstuļu kopijas (7 privātpersonu vēstules/elektroniskā pasta vēstules).
- 4.30. Biroja 2013. gada 5. aprīlī izdotā Programma Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.31. Tukuma novada domes 2013. gada 3. maija vēstule Nr.6 – 17.4/1733 *"Par autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no km 45,1 līdz km 91,8 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukciju"*, ar kuru Birojam pārsūtītas ietekmes uz vidi sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā iesūtīto iesniegumu kopijas.
- 4.32. Vides aizsardzības kluba 2013. gada 22. jūlija vēstule Nr.2.7 – 003 *"Autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 līdz km 91,4 (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukcijas sākotnējās sabiedriskās apspriešanas priekšlikums"*.
- 4.33. Izstrādātājas 2013. gada 25. jūlija vēstule *"Par sabiedriskās apspriešanas protokoliem"*, ar kuru Birojā iesniegts laikraksts ar paziņojumu par Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu un sabiedriskās apspriešanas protokoli.
- 4.34. 2 privātpersonu 2013. gada 19. jūlija vēstules.
- 4.35. Privātpersonas 2013. gada 25. jūlija elektroniskā pasta vēstule.
- 4.36. Privātpersonas 2013. gada 30. jūlija vēstule.
- 4.37. DAP 2013. gada 2. augusta vēstule Nr.4.9/41/2013–N–E *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukcijai ziņojumu"*.
- 4.38. Valsts vides dienesta Ventspils reģionālās vides pārvaldes (turpmāk – Pārvalde) 2013. gada 5. augusta atzinums *"Par Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu"*.
- 4.39. Izstrādātājas 2013. gada 16. augusta vēstule *"Par IVN ziņojuma iesniegšanu"*, ar kuru iesniegts Ziņojums un ar to saistītie materiāli.
- 4.40. DAP 2013. gada 13. septembra vēstule Nr.4.9/53/2013–N–E *"Par ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km (P130 Līgas – Kandava – Veģi) rekonstrukcijai ziņojumu"*.

- 4.41. Pārvaldes 2013. gada 16. septembra vēstule Nr.9.5. – 19/1274 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.42. Izstrādātājas 2013. gada 8. novembra vēstule *“Par autoceļa A10 rekonstrukcijas IVN”*, ar kuru iesniegta Ziņojuma papildinātā versija.
- 4.43. Izstrādātājas pārstāvja 2013. gada 11. novembra elektroniskā pasta vēstule, ar kuru nosūtīta VAS *“Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”* 2013. gada 8. aprīļa vēstule Nr.4 – 6/729.
- 4.44. DAP 2013. gada 16. decembra vēstule Nr.4.9/71/2013–N–E *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km rekonstrukcijai novembra ziņojumu”*.
- 4.45. Izstrādātājas 2014. gada 20. janvāra vēstule *“Par autoceļa A10 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu”*, ar kuru iesniegta Ziņojuma papildinātā versija.
- 4.46. DAP 2014. gada 14. februāra vēstule Nr.4.9/10/2013–N–E *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km rekonstrukcijai ziņojumu”*.
- 4.47. Biroja 2014. gada 14. marta lēmums Nr.3 – 01/433 par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma pārstrādāšanu.
- 4.48. Izstrādātājas 2014. gada 12. septembra vēstule *“Par autoceļa A10 rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu”*.
- 4.49. DAP 2014. gada 15. oktobra vēstule Nr.4.9/44/2014–N *“Par autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu”*.
- 4.50. Biroja 2014. gada 17. decembra vēstule Nr.3 – 01/1905 *“Par ietekmes uz vidi novērtējumu”*.
- 4.51. Izstrādātājas 2017. gada 15. septembra vēstule Nr.13/09 – 17 *“Par IVN ziņojuma iesniegšanu”*, ar kuru iesniegts pārstrādātais Ziņojums.
- 4.52. DAP 2017. gada 12. oktobra vēstule Nr.4.9/52/2017 – N – E *“Par autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējumu”*.
- 4.53. Pārvaldes 2017. gada 12. oktobra vēstule Nr.9.5. – 20/1792 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.54. Biroja 2017. gada 17. oktobra vēstule Nr.3 – 01/1085 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.55. Izstrādātājas 2017. gada 5. decembra vēstule Nr.17/12 – 17 *“Par IVN ziņojuma iesniegšanu”*, ar kuru iesniegta Ziņojuma papildinātā versija.
- 4.56. Pārvaldes 2017. gada 22. decembra vēstule Nr.9.5. – 20/2360 *“Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.57. DAP 2017. gada 29. decembra vēstule Nr.4.9/76/2017 – N – E *“Par autoceļa A10 Rīga – Ventspils posma no 45,1 km līdz 91,8 km rekonstrukcijas ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu”*.
- 4.58. Izstrādātājas 2018. gada 22. janvāra vēstule Nr.01-01/18 *“Par A10 IVN ziņojuma papildinformāciju”*.
- 4.59. Izstrādātājas 2018. gada 14. februāra vēstule Nr.03/02-18 *“Par IVN ziņojuma papildināšanu”* ar kuru iesniegts Ziņojuma papildinājums *“Autoceļa A10 Rīga-Ventspils posma km 45.1-52.8 rekonstrukcijas ietekmes uz Ķemeru Nacionālo parku novērtējums”*.



**5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tajā skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):**

Detalizēta informācija par sabiedriskās apspriešanas gaitu un termiņiem ir publiskota Biroja tīmekļa vietnē <http://www.vpvb.gov.lv>, Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas gaitas sadaļā. Citu starpā minētajā vietnē publiskoti arī visi sabiedrisko apspriešanu paziņojumi, kuros norādīta informācija par apspriešanas periodiem, notikušajām sanāksmēm un priekšlikumu iesniegšanas termiņiem. Tālāk Birojs sniedz īsu sabiedrības līdzdalības procesa un apkopoto viedokļu un argumentu izklāstu.

**5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:**

5.1.1. Paredzētās darbības sākotnējā sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2013. gada 1. marta līdz 2013. gada 20. martam. Paziņojums par Paredzētās darbības sākotnējo sabiedrisko apspriešanu tika publicēts Tukuma, Kandavas, Engures un Jaunpils novadu laikraksta "*Neatkarīgās Tukuma Ziņas*" 2013. gada 26. februāra izdevumā, kā arī pašvaldību tīmekļa vietnēs [www.kandava.lv](http://www.kandava.lv), [www.enguresnovads.lv](http://www.enguresnovads.lv), [www.tukums.lv](http://www.tukums.lv), Izstrādātājas tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv) un Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar trases plānu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv). Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2013. gada 11. martā plkst. 18:00 Smārdes kultūras centrā, 2013. gada 12. martā plkst. 15:00 Kandavas novada domes zālē, 2013. gada 12. martā plkst. 17:00 Pūres kultūras namā, 2013. gada 14. martā plkst. 17:00 Tukuma novada domes Vitražu zālē. Informācija par sākotnējās sabiedriskās apspriešanas ietvaros saņemtajiem priekšlikumiem un izteiktajiem viedokļiem ir apkopota Ziņojuma 6.1. nodaļā, norādot, kā tie ņemti vērā vai pamatojot, kādēļ tie ņemti vērā tikai daļēji vai noraidīti. No apkopojuma izriet, ka kopumā saņemti gandrīz simts priekšlikumi vai iebildumi galvenokārt par tiem pašiem jautājumiem, kas apspriesti arī sanāksmēs klātienē. Lielākoties viedokļus pauž nekustamo īpašumu īpašnieki, kuru īpašumus var skart Paredzētā darbība un ar to saistītie (pakārtotie) risinājumi vai kurus ietekmēs izmaiņas satiksmes organizācijā, viedokļus izteikušas arī DAP, Engures novada dome, Vides aizsardzības klubs. Vēstulēs pausti ierosinājumi gan plānoto paralēlo ceļu izmaiņām, lai Paredzētās darbības īstenošana negatīvi neietekmētu uzņēmumu komercdarbību un neskartu/nesadalītu minēto personu piederošos nekustamos īpašumus, gan lūgts vērtēt troksni un citas ietekmes. Vēstulēs izteikts viedoklis arī par Paredzētās darbības ietekmi uz ĶNP teritoriju, ietverti priekšlikumi novērtējuma uz ĶNP teritoriju veikšanai.

5.1.2. Pamatojoties uz Ierosinātās sniegto informāciju un sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem, Birojs sagatavoja un 2013. gada 5. aprīlī izdeva Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma Programmu, kurā ietvertas prasības un nosacījumu kopums Paredzētās darbības novērtējumam. Visas saņemtās vēstules Birojs kopā ar Programmu nosūtīja izvērtēšanai arī Ierosinātājai.

**5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:**

5.2.1. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana norisinājās no 2013. gada 15. jūlija līdz 2013. gada 18. jūlijam. Paziņojums par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts Tukuma, Kandavas, Engures un Jaunpils novadu laikraksta "*Neatkarīgās Tukuma Ziņas*" 2013. gada 28. jūnija izdevumā, kā arī pašvaldību tīmekļa vietnēs [www.kandava.lv](http://www.kandava.lv), [www.enguresnovads.lv](http://www.enguresnovads.lv), [www.tukums.lv](http://www.tukums.lv), Izstrādātājas tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv) un Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv). Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksme klātienē notika 2013. gada 15. jūlijā plkst. 18:00 Smārdes kultūras



centrā, 2013. gada 16. jūlijā plkst. 15:00 Kandavas novada domes zālē, 2013. gada 16. jūlijā plkst. 17:00 Pūres kultūras namā (*"Vārpas"*, Pūre, Pūres pagasts, Tukuma novads), 2013. gada 18. jūlijā plkst. 17:00 Tukuma novada domes Vitrāžu zālē (Talsu iela 4, Tukums, Tukuma novads). Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmēs kopumā piedalījās 35 interesenti, tajā skaitā Ierosinātājas, Izstrādātājas un pašvaldības pārstāvji, projektētāji, novadu iedzīvotāji un autoceļa tuvumā esošo uzņēmumu pārstāvji. Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas sanāksmē klātesošie tika iepazīstināti ar sagatavoto Ziņojumu un risinājumu izmaiņām, kas izstrādātas, uzklusot iesūtītos iebildumus un priekšlikumus. Klātesošajiem bija iespēja uzdot jautājumus un izteikt viedokli. Sabiedrība galvenokārt norādīja uz vietām, kur būtu nepieciešams precizēt projekta risinājumus (galvenokārt saistītā ar paralēlo ceļu tīklu un ceļu mezglu izvietojumu).

5.2.2. Informācija par Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas ietvaros saņemtajiem priekšlikumiem un izteiktajiem viedokļiem ir apkopota Ziņojuma 6.2. nodaļā, norādot, kā tie ņemti vērā vai pamatojot, kādēļ tie ņemti vērā tikai daļēji vai noraidīti. No apkopojuma izriet, ka kopumā tika saņemti vairāk kā 50 priekšlikumi vai iebildumi, kas ietverti nosūtītajās vēstulēs. To starpā Birojs saņēma:

5.2.2.1. Privātpersonas 2013. gada 30. jūlija iesniegumu, kurā apšaubītas satiksmes intensitātes prognozes, kā arī izteikti iebildumi par gaisa kvalitātes novērtējumu un to, ka novērtējumā netiek ņemta vērā lidostas darbība.

5.2.2.2. Divu privātpersonu 2013. gada 19. jūlija vēstuli, kurā pausts atbalsts Ziņojuma risinājumiem, kuros ņemti vērā izteiktie priekšlikumi.

5.2.2.3. Privātpersonas 2013. gada 25. jūlija elektroniskā pasta vēstuli, kurā pausts viedoklis par nepieciešamību paredzēt sabiedriskā transporta pieturvietas arī autoceļa A10 posmā no 62,8. km līdz 70,4 km. Vienlaikus izteikta kritika par Ziņojumā ietverto pētījumu kvalitāti un izpēti dziļumu.

5.2.2.4. DAP 2013. gada 2. augusta vēstuli Nr. 4.9/41/2013–N–E ar aicinājumu veikt Ziņojuma pilnveidošanu, tostarp ietekmes uz ĶNP teritoriju novērtējumā. DAP viedoklis ir, ka vismaz posmā caur ĶNP būtu saglabājams divu joslu ceļš, lai nepalielinātu teritorijas fragmentēšanu (ietekmi uz teritorijas ekoloģisko integritāti).

5.2.2.5. Pārvaldes 2013. gada 5. augusta atzinumu Nr. 9.5. – 19/1052 ar aicinājumu veikt Ziņojuma pilnveidošanu atbilstoši Biroja izsniegtajai Programmai.

5.2.3. Visas Birojā saņemtās vēstules tika nosūtītas Ierosinātājai un Izstrādātājai to izvērtēšanai.

### **5.3. Sabiedrības informēšana un ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:**

5.3.1. Ziņojums Birojā pirmo reizi tika iesniegts 2013. gada 16. augustā. Paziņojums par Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv).

5.3.2. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.3.2.1. DAP 2013. gada 13. septembra vēstuli Nr.4.9/53/2013–N–E, kurā izteikti priekšlikumi Ziņojuma pilnveidošanai. Bez lūguma precizēt un plašāk skaidrot atsevišķus Ziņojumā ietvertos faktus, DAP vēstulē lūgusi papildināt un labot vairākas Ziņojuma sadaļas, tajā skaitā veikt atbilstošu Paredzētās darbības ietekmes uz ĶNP teritoriju novērtējumu, tostarp dzīvnieku migrāciju un īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem.

5.3.2.2. Pārvaldes 2013. gada 16. septembra vēstuli Nr. 9.5. – 19/1274, kurā secināts, ka Ziņojumā tikai daļēji ņemtas vērā Pārvaldes iepriekš norādītās rekomendācijas, tādēļ atkārtoti aicināts papildināt novērtējumu uz ĶNP teritoriju un tā dabas vērtībām



(tostarp mikroliegumiem). Aicināt detalizētāk novērtēt iespējamās ietekmes uz ūdenstecēm, sniegt vērtējumu par norokamās grunts un augsnes, kā arī būvdarbu laikā radušos atkritumu daudzumu un to apsaimniekošanu, par būvdarbiem nepieciešamo derīgo izrakteņu iespējamās ieguves vietām, būvmateriālu transportēšanu.

- 5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20. panta otro un trešo daļu, Birojs ar 2013. gada 11. oktobra starplēmumu Nr.3 – 01/1310 lūdza Ziņojumu un tajā ietvertu vērtējumu papildināt. Papildinātais Ziņojums un skaidrojošais apraksts par veiktajiem labojumiem Birojā tika iesniegts 2013. gada 8. novembrī. Paziņojums par papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv).
- 5.3.4. Ziņojuma 2013. gada 8. novembra versijas izvērtēšanas laikā Birojs saņēma DAP 2013. gada 16. decembra vēstuli Nr. 4.9/71/2013–N–E, kurā pausts iebildums, ka DAP ieteikumi nav izpildīti. Papildus jau iepriekš izteiktajiem iebildumiem DAP aicina Ziņojumu papildināt arī ar informāciju par plānoto monitoringu un tā veikšanas vietām, metodēm, parametriem un regularitāti. Birojs ar 2013. gada 16. decembra vēstuli Nr. 3 – 01/1642 nosūtīja Izstrādātājam un Ierosinātājam saņemtās atsauksmes par Ziņojumu un lūdza to papildināt. Ziņojuma papildinājumi Birojā tika iesniegti 2014. gada 20. janvārī, papildinājumus un informāciju par to iesniegšanu Birojā publicējot Izstrādātājas tīmekļa vietnē [www.eiropprojekts.lv](http://www.eiropprojekts.lv). Saņēmis DAP 2014. gada 14. februāra vēstuli Nr. 4.9/10/2013–N–E, ar kuru DAP atkārtoti norādīja, ka nav veikts Paredzētās darbības atbilstīgs ietekmes uz ĶNP teritoriju novērtējums, kā arī izvērtējis Ziņojumu un tajā veiktos papildinājumus pēc būtības, Birojs konstatēja, ka pastāv Novērtējuma likuma 20. panta ceturtajā daļā noteiktie apstākļi un ar 2014. gada 14. marta lēmumu Nr. 3 – 01/433 nodeva Ziņojumu pārstrādāšanai.
- 5.3.5. Pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2017. gada 15. septembrī un informācija par tā iesniegšanu tika publiskota pašvaldību tīmekļa vietnēs [www.kandava.lv](http://www.kandava.lv), [www.enguresnovads.lv](http://www.enguresnovads.lv), [www.tukums.lv](http://www.tukums.lv), Izstrādātājas tīmekļa vietnē [www.enviro.lv/A10](http://www.enviro.lv/A10) un Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu un citiem sagatavotajiem materiāliem varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.enviro.lv](http://www.enviro.lv).
- 5.3.6. Pārstrādātā Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:
- 5.3.6.1. DAP 2017. gada 12. oktobra vēstuli Nr. 4.9/52/2017–N–E, kurā apstiprināts, ka laika posmā līdz pārstrādātā Ziņojuma sagatavošanai, t.i. – ar DAP 2016. gada 20. oktobra lēmumu Nr. 4.3/20/2016–N–E – ir mainītas mikrolieguma, kas izveidots bioloģiski nozīmīgas bebraines meža biotopa aizsardzībai, robežas, izslēdzot no tā teritorijas, kurās nav īpaši aizsargājami biotopi. Minētais mikroliegums atrodas ĶNP teritorijā, uz D no autoceļa A10 un bija šķērslis autoceļa A10 paplašināšanai D virzienā. Vienlaikus DAP vēstulē norāda, ka nevar sniegt pozitīvu atzinumu par Ziņojuma aktuālo versiju, jo Ziņojumā vēl arvien nav ietverts atbilstošs ietekmes uz ĶNP teritorijas bioloģisko daudzveidību novērtējums.
- 5.3.6.2. Pārvaldes 2017. gada 12. oktobra vēstuli Nr. 9.5. – 20/1792, ar kuru norādīts, ka Ziņojumā nepieciešams aktualizēt novecojušu informāciju, kā arī izteikts iebildums, ka nav vērtēts, kādu ietekmi Paredzētā darbība varētu radīt uz melnā stārķa aizsardzībai veidotu mikroliegumu, kas atrodas uz D no autoceļa A10. Pārvaldes ieskatā jau šajā projektēšanas stadijā būtu rekomendējams saņemt zivsaimnieciskās ekspertīzes atzinumu un uzskata, ka iespējamās ietekmes uz ūdenstecēm novērtējums ir pārāk vispārīgs.
- 5.3.7. Saņemtās atsauksmes par pārstrādāto Ziņojumu Birojs ar 2017. gada 17. oktobra vēstuli Nr. 3-01/1085 nosūtīja tās Izstrādātājam un Ierosinātājam izvērtēšanai un papildinājumu Ziņojumā veikšanai. Papildināts Ziņojums un skaidrojošais apraksts par veiktajiem



labojumiem Ziņojumā Birojā tika iesniegts 2017. gada 5. decembrī. Paziņojums par papildinātā Ziņojuma iesniegšanu Birojā tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē [www.vpvb.gov.lv](http://www.vpvb.gov.lv). Ar Ziņojumu varēja iepazīties tīmekļa vietnē [www.enviro.lv/A10](http://www.enviro.lv/A10). Par atkārtoti papildināto Ziņojumu DAP un Pārvalde Birojam sniedza šādas atsauksmes:

- 5.3.7.1. Pārvalde ar 2017. gada 22. decembra vēstuli Nr. 9.5. – 20/2360 Biroju informēja, ka Pārvalde pieņem Izstrādātājas sniegtās atbildes un uzskata, ka Ziņojumā veikti nepieciešamie labojumi un precizējumi.
- 5.3.7.2. DAP ar 2017. gada 29. decembra vēstuli Nr. 4.9/76/2017–N–E Biroju informē, ka Ziņojumā ir veikti papildinājumi, tomēr Ziņojumā vēl arvien nav atbilstošā kvalitātē ietverts visu ietekmju uz KNP bioloģisko daudzveidību novērtējums. DAP secina, ka Ierosinātāja DAP iebildumus neņem vērā, vienlaikus, vērtējot, vai IVN procedūru būtu iespējams pabeigt, norāda, ka DAP iebildumi nevar tikt uzskatīti par šķērslī Biroja atzinuma izdošanai.
- 5.3.8. 2018. gada 22. janvārī Izstrādātāja ar 2018. gada 22. janvāra vēstuli Nr.01-01/18 Biroju informēja, ka sniegs papildus informāciju, un lūdza apturēt Ziņojuma izskatīšanu līdz papildinformācijas iesniegšanai.
- 5.3.9. 2018. gada 14. februārī Birojā tika iesniegti Ziņojuma papildinājumi – izstrādāta Ziņojuma papildus nodaļa *“Autoceļa A10 Rīga-Ventspils posma km 45.1-52.8 rekonstrukcijas ietekmes uz Ķemeru nacionālo parku novērtējums”*.

## **6. Nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:**

- 6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Izstrādātāja ir papildinājusi Ziņojumu tādā apjomā, ka šobrīd nepilnības summāri vairs nav tik būtiskas, lai Birojs kopumā neizdotu atzinumu. Ziņojuma autori ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un lielākajā daļā aspektu Darbības vieta, Paredzētā darbība un sagaidāmā ietekme uz vidi vērtēta padziļināti, vadoties no IVN veikšanas mērķa un uzdevuma. Tomēr Birojs secina, ka atsevišķos aspektos informācija par Darbības vietu vērtēta ļoti vispārēji, pēc būtības izpildot tikai Programmas minimālās prasības. Šādā veidā novērtēta arī Darbības vieta, jo īpaši tās ģeoloģiskie, hidroģeoloģiskie un hidroloģiskie apstākļi. Izvērtējis šādas nepilnības un to būtiskumu, Birojs atzīst, ka šāda pieeja, neidentificējot konkrētas vietas un posmus, kur ir apgrūtināta virszemes notece, kur ir sarežģīts reljefs u.c. – atsaucas uz novērtējuma kvalitāti un samazina to izsvērtās informācijas apjomu, ko Ierosinātāja var izmantot turpmāko lēmumu pieņemšanai. Šāda pieeja arī nostāda nevienlīdzīgā situācijā citus Ierosinātājas autoceļu būvniecības projektus, kuriem veikts vai tiek veikts ietekmes novērtējums, jo novērtējuma trūkumi ir pamats Birojam izvirzīt arī piesardzīgākus nosacījumus (Novērtējuma likuma 20. panta desmitā daļa), kas ievērojami, ja darbība tiek akceptēta, turklāt šādos gadījumos palielinās risks, ka gala lēmuma pieņēmējs var plānoto darbību vai kādu tās alternatīvu neakceptēt. Biroja uzdevums ir novērtēt Ziņojumu un izsniegt par to atzinumu, tomēr lēmumu par to, vai Paredzēto darbību akceptēt, pieņem gala lēmuma pieņēmējs, kas galvenokārt ir pašvaldība (vai cita likumā noteiktā institūcija).
- 6.2. Būtiskākie ar Paredzēto darbību saistītie būvniecības ietekmes aspekti (galvenokārt Pūres apvedceļa izbūves gadījumā) ir teritorijas līdzšinējās izmantošanas maiņa, kas ietvertu gan teritorijas zaudējumu uz ceļa izbūves rēķina, gan ietekmi uz īpašumiem un nepieciešamību risināt piekļuves un mobilitātes jautājumus. Paredzētā darbība no vienas puses uzlabotu satiksmes plūsmu un drošību, bet no otras puses radītu pārmaiņas lokālā mērogā, ko vistiešāk izjustu vietējie iedzīvotāji. Būvniecības darbi ietvers arī esošo infrastruktūras un, iespējams, inženierkomunikāciju objektu pārbūvi, līdz ar to sagaidāmi traucējumi būvniecības laikā un satiksmes ierobežojumi. No Paredzētās darbības risinājumiem ir atkarīga arī iespējamā ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī



virszemes ūdensobjektiem un dabas vērtībām. Saistībā ar minēto, viena no problemātiskajām teritorijām ir 7,69 km garais posms, kas šķērso Natura 2000 teritoriju (ĶNP). Arī ekspluatācijas laikā autoceļam ir savas raksturīgās ietekmes – sagaidāmas gan gaisu piesārņojošo vielu, gan trokšņa emisijas. Tādēļ plānošanas, novērtēšanas un projektēšanas ceļā jāpanāk, ka autoceļš tiek integrēts esošajā dabas un cilvēku dzīves telpā pēc iespējas optimāli un ar mazākiem zaudējumiem attiecībā pret visiem vides komponentiem (tostarp neradot apgrūtinājumu, kas pārsniedz vides kvalitātes normatīvus un neradot tādu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju, kas nonāktu pretrunā ar tās aizsardzības mērķiem, negatīvi ietekmētu tās ekoloģiskās funkcijas un integritāti). Autoceļa A10 pārbūve saistīta ar satiksmes drošības uzlabošanu, vienlaikus ir jāpanāk risinājumi, lai tiek nodrošināta esošo infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektu funkcionēšana (vai rodot tiem līdzvērtīgas alternatīvas), nodrošināta mobilitāte un teritoriju sasniedzamība.

**6.3. Līdz ar to, kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:**

- 6.3.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
- 6.3.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.**
- 6.3.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.**
- 6.3.4. Troksnis un vibrācija.**
- 6.3.5. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**
- 6.3.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.**
- 6.3.7. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām.**
- 6.3.8. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem**
- 6.3.9. Alternatīvu izvērtējuma kopsavilkums.**

**6.4. Izvērtējot Ziņojumā identificētās un izvērtētās Paredzētās darbības ietekmes uz vidi, Birojs secina sekojošo:**

- 6.4.1. Teritoriju fragmentācija, izmaiņas teritoriju līdzšinējā izmantošanā, īpašumu sasniedzamība un ietekme uz īpašumiem.**
  - 6.4.1.1. Autoceļa A10 paplašināšana un Pūres apvedceļa būvniecība radīs gan fiziskas izmaiņas, gan pārmaiņas zemju piederībā un lietošanas mērķī. Šīs pārmaiņas skars ne tikai zemi, kas atrodas zem pašas infrastruktūras, bet arī zemi ceļa nodalījuma joslā, kas ietilpst autoceļa kompleksā. Tādēļ zeme autoceļa A10 un citu ceļu nodalījuma joslā ietverama atsavināmo zemju aprēķinā.
  - 6.4.1.2. No Paredzētās darbības risinājumiem izriet, ka 1. Alternatīvas gadījumā šīs izmaiņas skars vērā ņemami mazāk teritoriju, jo fiziskās autoceļa A10 izmaiņas, paplašinot tā ceļa klātni uz normālprofilu NP14A, nav tik lielas (autoceļš vietām jau ir nepieciešamajā platumā). Autoceļam ar normālprofilu NP11 (vai NP10,5) arī nodalījuma joslas platumš



ir tikai nedaudz mazāks par nodalījuma joslu autoceļam ar normālprofilu NP14A<sup>5</sup>. Savukārt divu brauktuļu autoceļam ar normālprofilu NP21 kopējais nodalījuma joslas platums nosakāms vismaz 50 m platumā (25 m uz katru pusi no autoceļa ass; likuma „Par autoceļiem” 27.<sup>1</sup> panta otrās daļas 1. punkts), tādēļ izmaiņas 2.Alternatīvas gadījumā būtu jau daudz būtiskākas.

- 6.4.1.3. No Ziņojuma izriet, ka iespējami skartās zemes platības aprēķinātas, ņemot vērā gan 1.Alternatīvas un 2.Alternatīvas ietvaros paredzēto autoceļa A10 pārbūvi (ietverot arī Pūres apvedceļu), gan nepieciešamo paralēlo ceļu tīklu, vienlaikus secināms, ka Ziņojuma 5.2. nodaļas aprēķinā pieņemts lielāks nodalījuma joslas platums kā likuma „Par autoceļiem” 27.<sup>1</sup> panta otrajā daļā noteiktais minimums. Tas skaidrots ar piesardzības apsvērumiem, pamatojot, ka aprēķins veikts ar rezervi, - ka nodalījuma joslas platums tiks precizēts tālākajās projektēšanas stadijās. Vadoties no minētā, secināms, ka arī Ziņojumā norādītās tieši un netieši skarto zemju platības visdrīzākais varētu būt mazākas, un jebkurā gadījumā uzskatāmas par aptuvenām un tādām, kas var mainīties. To apstiprina arī Ziņojuma nodaļā “*Autoceļa A10 Rīga-Ventspils posma km 45.1-52.8 rekonstrukcijas ietekmes uz Ķemeru nacionālo parku novērtējums*” norādītais, ka vismaz ĶNP teritorijā nepieciešams atteikties no ceļa nodalījuma joslas platumam papildus noteiktās rezerves, - nodalījuma joslu nosakot likumā „Par autoceļiem” noteiktā minimuma robežās.
- 6.4.1.4. Novērtēts, ka autoceļa A10 tuvumā, platībās, ko skar iespējamā paplašināšana un nepieciešamie vietējās satiksmes ceļi, ir galvenokārt lauksaimniecības un mežu zemes, arī Pūres apvedceļš šķērso lauksaimniecības zemes, tikai nedaudz meža zemi. No Ziņojuma izriet, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā – neatkarīgi no izvēlētās alternatīvas - būtu jānojauc viena būve (saskaņā ar Ziņojuma I un II pielikumu – būve atrodas ~90. km; karšu pārlūka *Google Earth* foto slānis ļauj secināt, ka nojaucamā būve ir nedzīvojama ēka (iespējams, pagrabs), kas atrodas autoceļa A10 nodalījuma joslā).
- 6.4.1.5. Ietekmi uz īpašumiem veido ne vien atsavināmās zemes platība, bet arī autoceļa radītā fragmentācija. Ietekmes uz īpašumiem būtiskumu noteic gan skartā īpašuma lielums, gan tas, vai trase skar īpašuma malu vai šķērsojuma rezultātā pilnīgi sadala zemes īpašumu (vienādās vai nevienādās daļās), traucē, apgrūtina tam piekļuvi. Secināms, ka būtiskākās pārmaiņas sagaidāmas Pūres apvedceļa vietā, jo gadījumos, kad īpašumi ar jauno apvedceļa trasi tiek dalīti, lai nokļūtu no vienas zemes gabala daļas uz otru, būs jābrauc jau daudz lielāks attālums (apvedceļu būs iespējams šķērsot tikai konkrētās šķērsojuma vietās). Papildus apgrūtinājums tas ir gan iedzīvotājiem, gan zemju (lauksaimniecības) apsaimniekotājiem. Līdz ar to - atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam – būs nepieciešams izsvērt un katrā konkrētā gadījumā risināt, vai kāda no sadalītā īpašuma atlikušajām daļām pēc atsavināšanas nekļūst neizmantojama (piemēram, atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam – dēļ platības, konfigurācijas vai citu iemeslu dēļ). Tādēļ Biroja ieskatā būtu rekomendējams, kur tas iespējams, apsvērt arī zemju konsolidācijas iespējamību, lai rastu pēc iespējas loģiskākos risinājumus ietekmes uz īpašumiem mazināšanai, tostarp lai efektīvi pārkārtotu zemes īpašumu robežas, racionāli veidotu īpašuma objektu izvietojuma struktūru un neveidotu nesamērīgu barjeras efektu ar traucējumiem īpašuma apsaimniekošanai.

---

<sup>5</sup> Saskaņā ar likuma „Par autoceļiem” 27.<sup>1</sup> panta otrās daļas 2. un 3. punktu vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 10,5 m - 12 metriem nodalījumu joslas minimālais platums ir 13,5 metri uz katru pusi no autoceļa ass, savukārt vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 12,5 metriem līdz 20 metriem nodalījumu joslas minimālais platums ir 15,5 metri uz katru pusi no autoceļa ass.



- 6.4.1.6. No ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras skatījuma ir būtiski pārliecināties, vai Ierosinātāja ir pilnvērtīgi apzinājusi ietekmēto ceļu tīklu un paredzējusi veidu, kā barjeras efekta un teritoriju fragmentācijas ietekmi pēc iespējas mazināt. No Ziņojuma secināms, ka jautājums par piekļuvi īpašumiem tiek ņemts vērā un to paredzēts risināt - vai nu pa jau esošajiem ceļiem (ja nepieciešams, tos pārbūvējot), vai izbūvējot jaunus lokālus ceļus. Vietās, kur tas novērtēts kā nepieciešams, paredzēts risināt arī gājēju un velotransporta satiksmes jautājumus. Novērtējis Ziņojumu un sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos viedokļus un argumentus, Birojs atzīst, ka ar plānotajiem risinājumiem Paredzētā darbība būtisku ietekmi uz īpašumu sasniedzamību visdrīzākais neradīs. Lai arī ne visās vietās nobrauktuves uz privātīpašumiem saglabāsies nemainīgas un būs jāizmanto alternatīvi maršruti, tie tomēr saglabās iedzīvotāju mobilitāti un nevienu no esošajiem ceļiem nav paredzēts izslēgt no satiksmes tīkla. Tāpat secināms, ka, ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas ietvaros izteiktos ierosinājumus, lielā daļā teritoriju alternatīvie maršruti paredzēti kā ceļi paralēli autoceļa A10 trasei un neradīs nesamērīgi garus jaunus piekļūšanas maršrutus. Tomēr vietām vēl arvien piedāvāts vietējo satiksmi virzīt pa garākiem maršrutiem, tos plānojot veidā, ka tiek daļēji izmantots jau esošo vietējo ceļu tīkls (pārbūvējot to posmus un izbūvējot jaunus savienojošus posmus). Šādos gadījumos svarīgākais ir, lai, vērtējot un izstrādājot piekļuves risinājumus, tiek ņemts vērā, ka ar esošo un jaunbūvējamo ceļu tīklu jāpanāk visu īpašumu sasniedzamība un jaunie risinājumi nedrīkst būt nesamērīgi.
- 6.4.1.7. Viens no Paredzētās darbības ietekmes aspektiem, kas var izmainīt uzņēmējdarbības apstākļus Pūres apvedceļa būvniecības gadījumā, ir izmaiņas līdzšinējā satiksmes plūsmā cauri Pūrei, attiecīgi var izmainīties arī autovadītāju paradumi vietējo servisa objektu (kafejnīcu, benzīntanku utt.) lietojumā, apvedceļa tuvumā var veidoties jauni servisa objekti. Birojs secina, ka šim jautājumam Paredzētās darbības Ziņojumā un tā apspriešanas gaitā ir pievērsta uzmanība. Tāpat apspriesta iespējama ietekme uz bioloģisko lauksaimniecību, dārzkopību, augļkopību Pūres apvedceļa apkārtnē. Minētās ietekmes ir bijis iemesls arī tādām sabiedrības pārstāvju viedoklim, ka labākais risinājums būtu esošā autoceļa A10 pārbūvei bez Pūres apvedceļa. Tomēr šādā gadījumā jāreķinās, ka daudz būtiskāka būtu ietekme uz īpašumiem Pūrē, jo tiktu slēgta liela daļa pieslēgumu autoceļam, būtiski pārmainīta satiksmes organizācija, satiksmes ietekmei (tostarp troksnim) pakļauts lielāks iedzīvotāju skaits. Biroja ieskatā šis ir viens no būtiskiem jautājumiem, kas savas rīcības brīvības ietvaros būs jāizsver akcepta lēmuma pieņēmējam, ņemot vērā gan sabiedrības, gan pašvaldības viedokli (Novērtējuma likuma 22. panta otrā daļa). Savas pozitīvās un negatīvās ietekmes ir gan risinājumiem ar apvedceļu (1.Alternatīvas A risinājums, 2.Alternatīvas A risinājums), gan risinājumiem bez apvedceļa, vienlaikus par 2.Alternatīvas B risinājumu jau pašā Ziņojumā ir pareizi konstatēts, ka autoceļa A10 pārbūve par divu brauktuvju autoceļu cauri apdzīvotai vietai nebūtu piemērota un ilgtspējīga, tādēļ nebūtu īstenojama. Ievērojot minēto - Pūres posmā akcepta lēmuma pieņēmējam visdrīzākais būs jāizšķiras par labu apvedceļam vai esošā autoceļa pārbūvei ar ceļa klātnes normālprofilu NP14A.
- 6.4.1.8. Izvērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka kopumā tiek saglabāta un nodrošināta iedzīvotāju mobilitāte – ir noteikti nepieciešamie principiālie risinājumi šo objektu funkcionēšanas turpināšanai un rasti jauni risinājumi teritoriju sasniedzamībai, kas gan vairākos gadījumos radīs lokālas neērtības (salīdzinot ar līdzšinējiem piekļuves risinājumiem), tomēr arī ar jaunajiem transporta maršrutiem tiek nodrošināta iedzīvotāju mobilitāte un piekļuve gan īpašumiem, gan sabiedriskajiem objektiem, kā arī nodrošināta sabiedriskā transporta tīkla un saimniecisko objektu turpmāka funkcionēšana. Arī attiecībā uz īpašumiem Birojs atzīst, ka jaunu autoceļu izbūves gadījumā vides pārmaiņas un ietekme uz skartajiem īpašumiem ir neizbēgama. Tādēļ ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzdevums ir pēc iespējas izsvērt un nodrošināt tādos piemērotus



kompromisa risinājumus, kas lokāli no komplicētākajām ietekmēm izvairās un ietekmi samazina līdz pieņemamam līmenim. Ietekmes, kas izriet no skarto zemju ietekmēšanas un pārveidošanas īpašumu aizskāruma kontekstā ir vērtētas, ir identificējami un tiek īstenoti mehānismi šādu ietekmju atlīdzināšanai (kompensēšanai). Birojs, izdodot šo atzinumu, ievēro, ka prasības saistībā ar nekustamo īpašumu, kas nepieciešami sabiedrības vajadzībām, atsavināšanu un atlīdzību par šādu atsavināšanu ir jau noteikti ar normatīvajiem aktiem, tādēļ nav nepieciešams un nav lietderīgi šādas prasības atkārtot ar atzinumu par izstrādāto Ziņojumu. Ārējos normatīvajos aktos tāpat ir noteiktas arī citas prasības saistībā ar apgrūtinājumiem un aizsargjoslām, zemju lietošanas kategorijas maiņu u.c. saistītajiem jautājumiem, turklāt Novērtējuma likuma 24.panta pirmā daļa paredz, ka Ierosinātāja ir atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu. Līdz ar to, **Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir nepieciešams un lietderīgi ar šo atzinumu nostiprināt šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Paredzētās darbības Ierosinātājai jānodrošina Ziņojumā ietvertu vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu pasākumu realizācija teritoriju fragmentācijas un ietekmes uz īpašumiem novēršanai un samazināšanai.
- b) Nosakot piemērojamus mehānismus īpašumu atsavināšanai un kompensācijas noteikšanai, katrā konkrētā gadījumā jānodrošina individuāla pieeja, sadarbojoties ar attiecīgo īpašumu īpašniekiem.
- c) Jānodrošina, ka neviens no esošajiem ceļiem ar Paredzētās darbības realizāciju netiek pilnībā izslēgts no satiksmes tīkla, bet tiek nodrošināta ar apvedceļu fragmentēto teritoriju sasniedzamība, kur attiecināms – šim mērķim izbūvējot šķērsojumus un paralēlo ceļu tīklu vai sadarbībā ar vietējo pašvaldību un skarto īpašumu īpašniekiem vienojoties par alternatīviem maršrutiem. Esošo ceļu slēgšanas gadījumā attālums līdz tuvākajām šķērsojumu vietām, ko iespējams sasniegt pa paralēlajiem piekļuves ceļiem, vai alternatīvo maršrutu garums īpašumu sasniedzamībai nedrīkst būt nesamērīgi liels un tāds, kas būtiski aprobežo piekļuves iespējas.
- d) Visi risinājumi ietekmēto īpašumu un teritoriju sasniedzamībai, tostarp samērīgiem attālumiem līdz pievedceļiem, kas nodrošina piekļuves/nobraukšanas iespējas uz/no apvedceļa, jāparedz un jāiestrādā būvprojektā, cita starpā sadarbojoties ar vietējo pašvaldību.

#### **6.4.2. Būvniecības procesa organizēšana un ar būvniecību saistītās ietekmes, tostarp ietekme uz infrastruktūras un inženierkomunikāciju objektiem, to nojaukšanas vai pārbūves nepieciešamība, ietekme uz to funkcionēšanu.**

6.4.2.1. Jaunu infrastruktūras objektu, sevišķi, ja tie atrodas blīvi apdzīvotās teritorijās, būvniecības un pārbūves darbi ir saistīti ar dažāda veida ietekmēm, kuru izpausmes atkarīgas gan no apdzīvoto vietu un dzīvojamo māju tuvuma, gan Darbības vietu raksturojošajiem apstākļiem. Konkrētajā gadījumā pārbūvējamais autoceļš galvenokārt virzās caur mazapdzīvotām teritorijām, savukārt posms no 83,70. km līdz 85,55. km šķērso apdzīvotu vietu – Pūre. Tas arī ir galvenais iemesls Ziņojumā izvērtēt iespēju izbūvēt Pūres apvedceļu (1. Alternatīvas A risinājums un 2. Alternatīvas A risinājums).

6.4.2.2. Ņemot vērā to, ka paredzēta satiksmes infrastruktūras objekta pārbūve un būvniecība, sagaidāms, ka plānoto darbu teritorijā būs jāsaskaras ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ierobežojumiem un neērtībām. Būvniecība būs saistīta ar papildus satiksmes ierobežojumiem, un šī ietekme vērtējama kā salīdzinoši būtiska. Tomēr jāņem vērā, ka veicamo darbu mērķis ir nodrošināt autoceļa parametru atbilstību iespējamam nākotnes



satiksmes intensitātes pieaugumam, t.sk. nodrošināt satiksmes drošību un pārskatīt pieslēgumu skaitu, kas atsevišķos posmos apgrūtinā braucēju komfortu. Birojs secina, ka darbu veikšanas projektā būs nepieciešams iekļaut gan nosacījumus darbu organizācijai un veikšanai, jo īpaši no drošības viedokļa, gan satiksmes organizācijas shēmas, novērtējot iespējas šķērsot vai apbraukt būvdarbu teritoriju, nodrošināt piekļuvi īpašumiem, neradot ievērojamus sastrēgumus un izmaiņas esošajā satiksmes plūsmā. Paredzams, ka būvniecības veikšanas laikā sagaidāmi arī traucējumi un ierobežojumi gājēju un velosipēdistu kustībai, līdz ar to risināmi jautājumi arī šo satiksmes dalībnieku plūsmas organizācijai.

6.4.2.3. Plānotie būvdarbi saistīti ne vien ar izmaiņām/traucējumiem satiksmes organizācijā, bet arī ar gaisa piesārņojumu, trokšņiem un vibrācijām, kas radīsies būvdarbu veikšanas laikā:

6.4.2.3.1. Būvniecības laikā piesārņojošo vielu emisijas gaisā ir sagaidāmas no augsnes virskārtas noņemšanas, izkraušanas bērtnēs, birstošo materiālu izkraušanas un no būvdarbiem paredzētās tehnikas izmantošanas un materiālu transportēšanas, arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņām. Šādas ietekmes visizteiktāk būs jūtamas pārbūvējamā autoceļa A10 posma daļā, kas virzās caur Pūri un Pūres apvedceļa tuvumā izvietoto viensētu iedzīvotājiem. Tomēr atzīmējams, ka ietekme uz gaisa kvalitāti sagaidāma kā lokāla un pārejoša.

6.4.2.3.2. Būvniecības darbi saistīti arī ar trokšņa līmeņa izmaiņām. Novērtēts, ka apvedceļa būvniecība un ar to saistīto darbu troksni apkārtējā vidē varētu radīt nepieciešamās tehnikas izmantošana un materiālu transportēšana, kā arī satiksmes plūsmas un intensitātes izmaiņas. Pilnībā izvairīties no būvdarbu radīta trokšņa un citām ietekmēm nav iespējams, – tās iespējams vienīgi saprātīgi pārvaldīt un mazināt, tostarp izvairoties no darbu veikšanas vēlās vakara un nakts stundās un veicot tos diennakts periodā, kad, piemēram, Paredzētās darbības radītais troksnis var radīt mazāku apgrūtinājumu. Ņemot vērā būvdarbu specifiku un to ka būvniecības darbi un to ietekmes ir pārejošas, raksturīgas tikai noteiktam laika posmam, arī Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr.16 "*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*" 2.8.punktā paredz, ka šos noteikumus un attiecīgi – tajos noteiktos vides trokšņa robežlielumus neattiecinā uz būvdarbu radītā trokšņa emisiju. Tomēr šādiem būvdarbiem ir jābūt savlaicīgi saskaņotiem ar vietējo pašvaldību. Arī šajā gadījumā Ierosinātajai jānodrošina atbilstoši tehniskie risinājumi un darbu veikšanas laiki, lai būvdarbu radītie traucējumi būtu pēc iespējas mazāki.

6.4.2.3.3. Latvijas normatīvie akti nosaka darba aizsardzības prasības nodarbināto aizsardzībai pret vibrācijas radīto risku darba vidē, tomēr robežvērtības ēku un būvju aizsardzībai nav reglamentētas. Vienlaikus no Ziņojuma neizriet, ka ar Paredzēto darbību, plānojot konkrēto darbību vietai atbilstīgus tehniskos risinājumus, varētu būt sagaidāmas tādas vibrācijas, kas ēkas vai būves varētu būtiski ietekmēt. Būvniecības darbi vērtējami kā īslaicīgi un nav sagaidāms, ka tajos izmatotās tehnikas vienības strādās vienuviet nepārtrauktā darba režīmā, vibrācijas ietekmei teritorijas tiks pakļauti īslaicīgi. Ziņojumā nav ietverts vibrācijas izmaiņu novērtējums, jo Izstrādātajās vērtējumā projekta īstenošana neradīs vibrācijas pieaugumu salīdzinājumā ar esošo situāciju, turklāt Ziņojumā uzsvērts, ka autoceļa vibrāciju normatīvie akti nereglamentē. Šajā kontekstā Birojs norāda, ka Izstrādātāja vērtējumam piegājusi bez nepieciešamās piesardzības un Birojs uzskata, ka būvdarbiem ēku un būvju tiešā tuvumā izvērtējams un nosakāms situācijai piemērotāko tehnikas vienību lietojums.



- 6.4.2.4. Būvniecības darbi potenciāli ir saistāmi ar ķīmisku vielu, t.sk. degvielas noplūdēm (ja notiek negadījums) būvdarbu veikšanas laikā, kā arī ar notekūdeņu un atkritumu rašanos, kas neatbilstošas apsaimniekošanas rezultātā var nonākt apkārtējā vidē. Līdz ar to nepieciešams apzināt gan potenciālās šāda piesārņojuma rašanās vietas, gan iespējamās avāriju scenārijus tā nokļūšanai apkārtējā vidē. Piesārņojums var rasties būvdarbu veikšanas laikā un laukumos, kas paredzēti būvtechnikas un materiālu uzglabāšanai, kā arī personāla vajadzībām. Ņemot vērā Paredzētās darbības projektēšanas stadiju, Ziņojumā nav detalizēti aprēķināts šādos laukumos uzglabājamo materiālu daudzums, tāpat vēl nav zināmas precīzas šādu laukumu vietas. Ziņojumā nav ievērtēti nosacījumi, kas izvirzāmi, vadoties no ietekmes uz vidi viedokļa, līdz ar to ir pamats uz Paredzēto darbību raudzīties līdzvērtīgi kā uz citām salīdzināmām darbībām un to radīto ietekmi uz vidi. Proti, būvdarbos iesaistītās tehnikas uzpildīšanai nepieciešamās degvielas uzglabāšanai jānotiek speciāli nodalītos laukumos ar segumu, kas aizsargātu grunti no degvielas noplūdes, kā arī būvniecības darbos iesaistītajai teknikai paredzama tehniskā stāvokļa regulāra kontrole un aprīkošana ar absorbcijas materiāliem, kurus nepieciešamības gadījumā izmantot naftas produktu savākšanai. Vērtējot iespējamās avāriju riskus, Birojs secina, ka tie saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Uz būvdarbu veikšanas laiku jau konkrētajās darbības vietās nodrošināmi pasākumi, t.sk. veicama personāla vajadzībām nepieciešamo kanalizācijas risinājumu ieviešana, nodrošinot notekūdeņu atbilstošu apsaimniekošanu. Potenciālie ar būvdarbu veikšanu saistītie vides riski nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai. Attiecībā uz atkritumiem paredzams, ka būvdarbu gaitā radīsies tādi materiāli un atkritumi kā, piemēram, noraktā grunts, augsne un kūdra no autoceļa klātnes izbūves darbiem, būvgruži no esošā autoceļa pārbūves, noņemot veco brauktuvi un nojaucot vecās būves. Daļu no atkritumiem paredzēts otrreiz izmantot, pārstrādāt un deponēt, t.sk. izmantot būvniecības ietvaros, savukārt otrreizēji neizmantojamus materiālus paredzēts nodot licencētiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem.
- 6.4.2.5. Būvniecības ietekmju izvērtējums saistībā ar hidroloģiskajiem aspektiem, iespējamu ietekmi uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „*Ķemerī (Jaunķemerī)*”, augsni un dabas vērtībām novērtēts citās šī Biroja atzinuma apakšnodaļās.
- 6.4.2.6. No Ziņojuma izriet, ka inženierkomunikāciju pārbūve projekta risinājumu dēļ nav nepieciešama. Vairākās vietās autoceļu A10 šķērso 110kV elektrolīnijas (posmā no 45,1. km – 91,8. km), tomēr Ziņojumā novērtēts, ka elektrolīniju šķērsojums nekonfliktē ar Paredzētās darbības risinājumiem un pārbūves darbi iespējami bez to darbības traucējumiem.
- 6.4.2.7. Novērtējis Ziņojumu, Birojs kopumā atzīst, ka ar dažādiem ietekmju mazinošajiem pasākumiem ir iespējams samazināt ietekmi, ko radīs būvdarbiem tipiskie un raksturīgie traucējumi, tomēr to efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no piesardzības pasākumu plānošanas un atbilstīgas izpildes. 2. Alternatīvas realizācijai nepārprotami šīs ietekmes būs liekākas. Pašā Ziņojumā šīs ietekmes un pasākumi vērtēti ļoti virspusīgi, tostarp tikai vispārēji aplūkoti paredzētie šķērsojumu, tuneļa, tilta, dzelzceļa pārvada būvniecības risinājumi, kā arī ar būvniecības darbiem saistītās ietekmes. No vienas puses šāda pieeja pašreizējā projekta stadijā varētu būt attaisnojama, jo Paredzētās darbības realizācija varētu netikt uzsākta ātrāk kā pēc ~ 10 gadiem un konkrēti risinājumi būs projektējami un nosakāmi, ņemot vērā aktuālo faktisko situāciju (projektu paredzēts īstenot tikai tad, ja un kad piepildīsies satiksmes pieauguma prognozes un satiksmes plūsmas intensitāte radīs piedāvātās pārbūves nepieciešamību). Vienlaikus Ierosinātajai jāņem vērā, ka Paredzētās darbības realizācija būs saistīta ar



būvdarbu radītām ietekmēm un traucējumiem, kurus nav iespējams pilnībā novērst, tādēļ tos būs nepieciešams saprātīgi pārvaldīt un mazināt, izvēloties piemērotākos risinājumus, lai radītu iespējami mazākus apgrūtinājumus pārbūvējamā ceļa posma un Pūres apvedceļa tuvumā dzīvojošajiem iedzīvotājiem, uzņēmumu darbībai un satiksmei, lai ietekme uz vides kvalitāti nepārsniegtu pieļaujamos līmeņus, lai darbi tiktu veikti pēc iespējas saudzīgi dabai, neradītu drošības riskus. Tā kā Paredzētās darbības plānošanas un projektēšanas stadijā vēl nav zināmi precīzi visi izbūves tehniskie nosacījumi un paņēmieni, Birojs uzskata par nepieciešamu un konkrētajam gadījumam pamatotu atzinumā kā Novērtējuma likuma 20. panta desmitās daļas nosacījumu paredzēt prasību, ka Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā paralēlo ceļu izbūvei, ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā. Lemjot par nepieciešamību izvirzīt Paredzētajai darbībai citus nosacījumus, Birojs ņem vērā, ka normatīvajos aktos noteikto prasību būvniecībai ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, ir Ierosinātajai un attiecīgo darbu izpildītājiem saistoša, bet citādā veidā Paredzētās darbības realizācija nav pieļaujama. Līdz ar to nav lietderīgi ar Biroja atzinumu atkārtoti norādīt ar normatīvajiem aktiem jau noregulēto. Ierosinātajai arī jānodrošina Ziņojumā paredzēto (vai efektivitātes ziņā līdzvērtīgu) pasākumu ietekmes samazināšanai realizācija, jo to paredz Novērtējuma likuma 24. panta pirmā daļa. Tomēr Ziņojumā ietekmes mazināšanas pasākumi ne visu ietekmju kontekstā ir izstrādāti projekta realizācijai nepieciešamajā detalizācijā, tādēļ Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu ir norādāmi galvenie principi, vadoties no kuriem projekta risinājumi izstrādājami, kā arī sekojoši nosacījumi, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama:

- a) Tā kā Paredzētās darbības plānošanas un projektēšanas stadijā vēl nav zināmi precīzi visi izbūves tehniskie nosacījumi un paņēmieni, Birojs uzskata par nepieciešamu un konkrētajam gadījumam pamatotu atzinumā kā nosacījumu noteikt prasību, ka Paredzētās darbības un saistīto infrastruktūras objektu, tajā skaitā paralēlo ceļu izbūvei, ir jāsaņem arī Valsts vides dienesta tehniskie noteikumi, precizējot jau konkrētos risinājumus un vides aizsardzības prasības darbību realizācijai tās norises vietā. Ņemot vērā jau konkrētos risinājumus un citus saistītos apstākļus, Valsts vides dienesta attiecīgajai reģionālajai vides pārvaldei pirms tehnisko noteikumu izdošanas ir jāņem vērā, vai kādā no gadījumiem nepastāv pamats ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma piemērošanai.
- b) Pirms būvdarbu uzsākšanas jāizstrādā satiksmes organizācijas plāns būvniecības skartajām teritorijām būvdarbu laikā. Satiksmes organizācijas plānam jāaptver risinājumi satiksmes plūsmu (nepieciešamības gadījumā arī sabiedriskā transporta, gājēju un velosipēdistu plūsmas) organizācijai, lai pēc iespējas mazinātu sastrēgumus un negatīvu ietekmi, kā arī nodrošinātu ar būvlaukumu fragmentēto teritoriju sasniedzamību.
- c) Plānojot transporta maršrutus uz būvniecības vietām un pārvietošanās risinājumus būvniecības vietā, maksimāli jāizmanto esošā un jaunbūvējamā ceļu infrastruktūra, pie nepieciešamības jau savlaicīgi veicot vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu būvniecības tehnikai nepieciešamo ceļu segumu kvalitāti vai nestspēju. Būvdarbi iespējami jānodrošina tādējādi, ka piekļuve būvniecības vietai tiek organizēta pa esošiem ceļiem vai sagatavoto autoceļa nodalījuma joslu.



- d) Nepieciešamie būvmateriālu un tehnikas laukumi pēc iespējas jāizvieto ārpus citu infrastruktūras objektu, ūdensteču un citu objektu aizsargjoslām, īpaši aizsargājamu biotopu platībām un tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta dzīvojamā vai sabiedriskā apbūve. Būvniecības laikā jāizvairās ar smago tehniku izbraukāt pārmitras teritorijas, kur izbraukāšana būtiski maina mikroreljefu, veģetācijas sastāvu un ilgstoši saglabājas iebrauktās rīses. Papildus nosacījumi dabas vērtību aizsardzībai KNP posmā noteikti šī Biroja atzinuma 6.4.8.nodaļā.
- e) Ierosinātajai ir jānodrošina atbilstoša drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu, bet, ja notiek negadījums, maksimāli ierobežotu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi vidē, tostarp gruntī, meliorācijas teknēs, virszemes un pazemes ūdeņos.
- f) Visi pārbūves un būvniecības pasākumi plānojami un veicami tā, lai respektētu piegulošo teritoriju izmantošanu un neradītu nesamērīgu apgrūtinājumu vai traucējumus. Kur nepieciešams, vibrācijas ietekmes mazināšanai jānodrošina paņēmieni, kas samazina vibrācijas un nerada riskus ēku un būvju drošībai. Jānodrošina būvniecības darbu savlaicīga saskaņošana ar attiecīgo vietējo pašvaldību un būvdarbu veikšana, kā arī būvniecības materiālu un atkritumu transportēšana pēc iespējas jāveic ārpus brīvdienām un plānojot darbus galvenokārt dienas laikā posmā no plkst. 7:00 līdz 19:00. Būvniecības procesa laikā nepieciešamības gadījumā jāveic autoceļu mitrināšana vai citi pasākumi putekļu izplatības ierobežošanai sausajos periodos dzīvojamās apbūves tuvumā.
- g) Būvniecības tehnikai un iekārtām, uz kurām tas attiecināms, jāatbilst Ministru kabineta 2002. gada 23. aprīļa noteikumos Nr. 163 *“Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām”* noteiktajām prasībām.
- h) Nav pieļaujama Paredzētās darbības būtiska paliekoša ietekme uz šķērsojamo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju funkcionēšanu. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā ir jānodrošina gan pagaidu, gan paliekošie risinājumi šo objektu funkcionēšanas nodrošināšanai, tajā skaitā pārbūve vai citi pasākumi to darbībai un aizsardzībai. Konkrētas prasības, kas piemērotas katrai attiecīgajai teritorijai un nepieciešamas esošās infrastruktūras un komunikāciju darbības nodrošināšanai, jānoteic būvprojektēšanas laikā, izstrādājot darbu organizēšanas projektu. Risinājumi jānoteic sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem un to realizācijai jāsaņem tehniskie noteikumi, ar īpašu rūpību plānojot nepieciešamos ierobežojumus dzelzceļa satiksmes drošībai. Ja nepieciešams, sadarbībā ar attiecīgo infrastruktūras un inženierkomunikāciju būvju pārvaldītājiem jāizstrādā un jāsaņem arī iespējamie objektu atslēgumu laiki un ilgumi, lai īslaicīgo darbības traucējumu vai funkcionēšanas pārtraukumu laikā radītu iespējami mazākus traucējumus gala patērētājiem.
- i) Pēc būvdarbu pabeigšanas jānodrošina visi nepieciešamie rekultivācijas pasākumi, lai atgrieztu būvniecības laikā ietekmēto apkārtnes teritoriju ne sliktākā vides stāvoklī, kāds bija uz būvdarbu uzsākšanas brīdi. Jānodrošina, ka uzbērumi, tostarp upes šķērsojuma vietās tiek nostiprināti un apzaļumoti, lai novērstu erozijas attīstību intensīvu nokrišņu gadījumā.



**6.4.3. Ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti, tostarp saistībā ar būvniecību jaunā vietā.**

6.4.3.1. Novērtējis Ziņojumu konkrēto ietekmes aspektu griezumā, jo īpaši attiecībā uz applūstošajām teritorijām, ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, hidroloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kas var apgrūtināt Paredzētās darbības realizāciju, pastiprināt vides riskus u.c., Birojs atzīst, ka tie ir novērtēti minimālā apjomā. Lai gan Biroja ieskatā būtu sagaidāms, ka šādi riski un konkrēti Darbības vietas apstākļi novērtējami būtu tieši IVN ietvaros, šajā gadījumā novērtējuma uzdevums ir lielā mērā nodots tālākajām izpētes stadijām. Ziņojumā ietverta apņemšanās, ka inženierģeoloģiskā izpēte, kas nepieciešama detalizētu tehnisko risinājumu precizēšanai, tiks veikta būvprojekta izstrādes stadijā, savukārt pats Ziņojums balstīts galvenokārt uz informāciju un secinājumiem, kas pieejama bez papildus novērtējuma veikšanas (tostarp tādu, kas noskaidrota autoceļa A10 Pirmā posma IVN ietvaros). Izsvēris, vai tas būtu šķērslis izsniegt atzinumu, Birojs atzīst, ka var būt identificējamās rīcības, kas veicamas arī gadījumā, ja projektēšanas un būvniecības laikā noskaidrotos būvdarbu veikšanai nelabvēlīgi apstākļi (šādi noskaidrojamie apstākļi nevarētu būt Paredzētajai darbībai pilnīgi izslēdzoši), tomēr pieeja atstāj iespaidu uz secinājumiem par Paredzētās darbības novērtējumu kā kopumu un ir pamats papildus prasību izvirzīšanai saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu.

6.4.3.2. Ziņojumā konstatēts, ka Darbības vietā un tās tiešā tuvumā nav piesārņotu un potenciāli piesārņotu vietu, nepieciešamība kādās teritorijās veikt iespējama piesārņojuma izpēti nav konstatēta.

6.4.3.3. Ziņojumā ietverts vērtējums, ka viss pārbūvējamais autoceļa A10 posms atrodas teritorijā, kura kopumā raksturojama kā būvniecībai nelabvēlīga (pieprasa papildu ieguldījumus ar pārplūšanu, pārpurvošanos un traucētu virszemes noteci saistītu jautājumu risināšanā), neskaitot atsevišķus relatīvi īsus trases posmus, kas izvietoti kāpu reljefā vai pie vietējas nozīmes ūdensšķirtnēm, tā virzās pa teritorijām ar traucētu virszemes noteci. Daudzviet, īpaši trases sākumā (ĶNP teritorijā), ir purvainas teritorijas vai teritorijas, kas bijušas pārmitras un purvainas pirms šo zemju meliorācijas. Novērtēts, ka teritorijai ir raksturīgs ļoti mazs virsmas kritums un ģeoloģiskā griezuma virsējās daļas īpašības (blīvi, smalkgraudaini nogulumi), kas apgrūtina nokrišņu ūdens infiltrāciju. Ņemot vērā relatīvi lielo nokrišņu daudzumu un teritorijai raksturīgos noteces/infiltrācijas apstākļus, teritorijas izmantošana vienmēr ir bijusi apgrūtināta, tādēļ tajā realizēti vērienīgi pasākumi, lai veicinātu ūdeņu novadīšanu. Šādi pasākumi ir realizēti arī esošā autoceļa A10 izbūves laikā. Autoceļš būvēts, ņemot vērā būvniecībai nelabvēlīgos vides apstākļus, nepieciešamajās vietās ierīkojot caurtekas un veicot citus pasākumus, lai applūšanas riski neradītu būtisku ietekmi uz autoceļu un otrādi. Ziņojumā novērtēts, ka abpus autoceļam A10 hidroloģiskie apstākļi jau stabilizējušies un autoceļa A10 paplašināšana ir iespējama bez būtiskām izmaiņām un ietekmes. Vienlaikus Ziņojumā ietverta apņemšanās, ka inženierģeoloģiskā izpēte, kas nepieciešama detalizētu tehnisko risinājumu precizēšanai, tiks veikta būvprojekta izstrādes stadijā.

6.4.3.4. Pārbūvējamais autoceļa A10 posms šķērso deviņas nelielas upītes - Vēršupīti (2 reizes), Vašleju, Pūri, Stirnupīti, Skujupīti, Sloceņi, Sudmaļupīti, Zvarīti un Bebrupi. Ar Paredzēto darbību ir plānota četru esošo tiltu pārbūve (pār Vēršupīti, Vašleju un Pūri), bet citās šķērsojuma vietās paredzēts saglabāt caurteku risinājumu (paredzēts tās pārbūvēt atbilstoši akceptētajam Paredzētās darbības risinājumam). Precīzi parametri un risinājumi Ziņojuma sagatavošanas stadijā vēl nav izstrādāti, tomēr secināts, ka būtiska ietekme uz hidroloģiskajiem, ģeoloģiskajiem un hidroģeoloģiskajiem apstākļiem, kā arī virszemes ūdensobjektiem un augsnes kvalitāti nav sagaidāma.



- 6.4.3.5. Saskaņā ar Ziņojumu, lietus notekūdeņu novadīšanai no autoceļa A10 nav paredzēts mainīt līdzšinējo risinājumu (lietus ūdens pašteses ceļā tiek novadīti novadgrāvjos). Vienlaikus secināms, ka gadījumā, ja tiktu akceptēta 2. Alternatīva, daudz lielākā skaitā tiks izbūvēti divu līmeņu šķērsojumi. Biroja ieskatā ir nepieciešams paredzēt risinājumus drošai ūdeņu savākšanai un novadīšanai no tiltiem un divu līmeņu šķērsojumiem. Šādi risinājumi tika vērtēti un Biroja nosacījumos iestrādāti arī autoceļa A10 Pirmā posma IVN dokumentācijā, un nosacījumos izvirzāmi arī Paredzētajai darbībai.
- 6.4.3.6. Vērtējot eroziju riskus, Ziņojumā secināts, ka vispārēji pastāv varbūtība, ka mākslīgi izveidotās nogāzēs var attīstīties erozija, kā arī upju krastos iespējama izskalošanās, tomēr šo ietekmju mazināšanu un pārvaldību Ziņojuma autori vērtē kā salīdzinoši vienkāršu – ja tiek pareizi projektēti būvdarbi un ievērota būvdarbu tehnoloģija, pareizi nostiprinātas nogāzes, - erozijas procesu intensitāte nav augsta un būtiskas ietekmes ar Paredzēto darbību nav sagaidāmas. Ziņojumā prognozēts, ka karsta procesi (karbonātus un sulfātus saturošu minerālu un nogulumiežu ķīmiska izskalošanās) potenciāli var attīstīties pārbūvējamā autoceļa A10 sākuma posmā, tomēr novēroto karsta procesu intensitāte arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros tika novērtēta kā zema un Ziņojumā prognozēts, ka minēto procesu intensitātes pieaugums ar Paredzētās darbības realizāciju netiks veicināts.
- 6.4.3.7. Ziņojumā pareizi secināts, ka nepieciešams nodrošināt esošo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšanu, izbūvējot atbilstošas caurtekas. Vienlaikus jāņem vērā, ka vietām var nebūt pietiekami tikai aizvietot caurtekas, bet, lai risinātu arī jau pastāvošās problēmas ar teritoriju pārmitrināšanos traucētas noteces dēļ, var būt nepieciešams veikt kādus papildus darbus, piemēram, meliorācijas grāvju tīrīšanu. Šādi darbi, ja nepieciešams, plānojami un projektējami būvprojekta stadijā, vienlaikus jāievēro, ka ĶNP šķērsojošajā posmā jebkādu darbību veikšana var būt pieļaujama vienīgi veidā, kas nenonāk pretrunā šī Biroja atzinuma 6.4.8. nodaļā noteiktajam.
- 6.4.3.8. Ziņojumā vērtēta iespējamā Paredzētās darbības ietekme uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „*Ķemerī (Jaunķemerī)*” un tās sērūdeņu veidošanās zonu. Minētais ietekmes aspekts tika vērtēts arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros, jo arī Pirmā posma trasē esošais autoceļš A10 (posmā no 41,9. km līdz 44. km) šķērso sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni. Nozīmīgs aspekts tas ir tādēļ, ka ar Paredzēto darbību nedrīkst tikt negatīvi ietekmēti sulfīdus saturošo ūdeņu veidošanās procesi un nepieciešams saglabāt šo procesu nepārtrauktībai nepieciešamās ūdens plūsmas, jo ĶNP ir viena no retajām vietām Latvijā, kur vispār veidojas sulfīdus saturošie ūdeņi un šajā teritorijā esošā pazemes ūdeņu sistēma ir jūtīga pret jebkādām izmaiņām, kas izsauc aero/anaerobo apstākļu maiņu. Būtiskākie ietekmes riski šādā teritorijā saistīti ar to, ka pazemes ūdeņi varētu bagātināties ar skābekli (ja tajos ieplūst skābekli saturošie gruntsūdeņi), kas faktiski izslēdz sulfātreducējošo baktēriju dzīvotspēju un, līdz ar to – arī sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu veidošanos. No Ziņojuma izriet, ka papildus izpētes Paredzētās darbības novērtējumam nav veiktas, bet Ziņojuma secinājumi lielā mērā balstās novērtējumā, kas tika veikts autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros (jo autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma trase šķērso pret pārmaiņām daudz jutīgāku sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradnes zonu). Novērtējis Ziņojumu, Birojs atzīst, ka pieejamā informācija par sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni, teritorijas ģeoloģisko uzbūvi, ģeoloģiskajiem un bioķīmiskajiem apstākļiem, kas pētīta arī citu ietekmes uz vidi novērtējumu un zinātnisku pētījumu ietvaros<sup>6</sup>, var būt pietiekama, lai izdarītu

<sup>6</sup> Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums „*Hidroloģiskā režīma atjaunošana Zaļajā purvā, Skudrupītes palienē un pārmitrajos mežos Lielā Ķemeru tīreļa rietumu malā*”, 2016. gada jūnijs, pieejams: tīmekļa vietnes <http://hydroplan.daba.gov.lv/> sadaļā „Rezultāti”. Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums „*Elektropārvades tīklu savienojuma “Kurzemes loks” 3.posma Tume – Rīga (Imanta) esošās 110 kV elektropārvades līnijas*”



secinājumus, kur Darbības vieta atrodas attiecībā pret būtiskākajiem sulfīdu veidošanās, akumulācijas, tranzīta un destrukcijas apgabaliem. Ziņojumā identificēts, ka pārbūvējamais autoceļa A10 posms nešķērso sērūdeņražu veidošanās aktīvo (reducēšanās jeb anaerobo zonu), kura ir īpaši jutīga pret antropogēnam izmaiņām, kā arī nešķērso minēto pazemes ūdeņu plūsmas (tranzīta) apgabalus. Lai gan atbilstoši ģeoloģijas doktora J. Prola promocijas darbā „*Sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu ģenēze*”, 2010. gads (skat., piemēram, 17. attēlu) novērtētajam, pārbūvējamais autoceļa A10 posms sākuma daļā atrodas sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu osidēšanās-reducēšanās (jeb aerobi-anaerobās) zonas perifērijā, citos vēlākos novērtējumos secināts, ka šajā teritorijā Salaspils ūdens horizonts nemaz nav izplatīts, un to apstiprina arī minētā autora vēlākos pētījumos<sup>7</sup> izdarītie secinājumi. Neatkarīgi no minētā, - kā tas vērtēts arī citu iepriekš minēto ietekmes uz vidi novērtējumu un zinātnisku pētījumu ietvaros, - ja būvniecība netiek veikta (neiedziļinās) Salaspils svītas nogulumos, ietekme uz sulfīdus saturošiem pazemes ūdeņiem nav sagaidāma, turklāt Darbības vietā un tās apkārtnē ir izplatīti mālaini morēnas nogulumi, kas kalpo par dabisku sprostslāni. Arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros secināts, ka Pirmā posma noslēguma daļā (no Lūžņu grāvja līdz pagriezienam uz Ķemeriem) ģeoloģiskie apstākļi ietekmes risku būtiski samazina – tas vairs nav vidējs vai augsts, bet novērtēts kā ļoti zems. Ņemot vērā minēto, var secināt, ka Paredzētās darbības īstenošanai nav nepieciešami tik lieli ierobežojumi, kā ar Biroja 2011. gada 13. maija atzinumu Nr.6 tika izvirzīti autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma realizācijai, vienlaikus ir pamatoti saglabāt piesardzību un būvprojekta izstrādei un īstenošanai ir nosakāmi papildus nosacījumi.

6.4.3.9. Kopsavēlot iepriekš minēto, kā arī balstoties uz Ziņojuma novērtējumu, **Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

a) Pirms Paredzētās darbības uzsākšanas – kā to Ierosinātāja ir apņēmusies arī ar Ziņojumu - nepieciešams veikt detalizētu inženierģeoloģisko izpēti, t.sk. Pūres apvedceļa būvniecības vietā, un noteikt Darbības vietā esošo grunšu piemērotību būvniecībai. Vietās, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas gruntis, jāveic atbilstoši pasākumi, lai nodrošinātu autoceļa stabilitāti. Ja izpētes ietvaros tiek secināts, ka noskaidroto apstākļu dēļ nepieciešami tādi risinājumi, kas maina Paredzēto darbību un atstāj iespaidu uz tās raksturlielumiem vai Darbības vietu, veicams šādu izmaiņu būtiskuma novērtējums, lemjot par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību Novērtējuma likuma paredzētajā kārtībā.

b) Lai nepieļautu nelabvēlīgu ietekmi uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „*Ķemeri (Jaunķemeri)*”, tajā skaitā nepieļautu ar skābekli bagātu ūdeņu ieplūšanu sulfīdus saturošos pazemes ūdeņos, būvprojektā, balstoties uz inženierģeoloģisko izpēti, pamatojami piemērotākie tehniskie risinājumi atkūdrošanai, uzbēruma veidošanai un ceļa būvē izmantojamiem

---

rekonstrukcija”, 2013. gads, pieejams Biroja tīmekļa vietnē: <http://www.vpvb.gov.lv/lv/ivn/projekti/?status=3&id=490>; ģeoloģijas doktora J. Prola promocijas darbs „*Sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu ģenēze*”, 2010. gads, pieejams: [https://www.lu.lv/fileadmin/user\\_upload/lu\\_portal/zinas/Prols\\_Janis\\_Disertacija\\_2010b.pdf](https://www.lu.lv/fileadmin/user_upload/lu_portal/zinas/Prols_Janis_Disertacija_2010b.pdf).

<sup>7</sup> Skat., piemēram, ģeoloģijas doktora J. Prola 2016. gada 20. aprīļa slēdzienā ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma „*Hidroloģiskā režīma atjaunošana Zaļajā purvā, Skudrupītes palienē un pārmitrajos mežos Lielā Ķemeru tīrēļa rietumu malā*” 40. pielikumā, tostarp šī slēdziena 4. attēlu; pieejams: tīmekļa vietnes <http://hydroplan.daba.gov.lv/> sadaļā „Rezultāti”.



piemērotākajiem būvmateriāliem, kā arī katrā konkrētā vietā nosakāmas augstuma atzīmes, līdz kurām pieļaujama dažādu konstruktīvo elementu, piemēram, būvniecības materiālu un grāvju iedziļināšana.

- c) Paredzētā būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Jānodrošina šķērsojamo melioratīvo sistēmu un būvju funkcionēšana, izbūvējot atbilstošas caurtekas vai veicot to pārplānošanu un pārbūvi. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku, tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu jautājumu risināšanai.
- d) Ūdensteču šķērsošanai jāizvēlas konstruktīvie risinājumi un būvniecības paņēmieni, lai būvniecības laikā iespējami minimāli tiktu ietekmēta ūdensteču ūdens kvalitāte un hidroloģiskais režīms. Piemēroti tehniskie risinājumi katrā konkrētajā vietā jānodrošina atbilstoši šķērsojamās ūdensteces un tās ielejas platumam, caurplūdamam un maksimālajiem līmeņiem. Nosakot nepieciešamos risinājumus būvju konstrukcijām un izvietojumam ūdensteču šķērsojumu vietās, jāņem vērā applūšanas riska teritorijas, atbilstīgi pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli.
- e) Darbu veikšanai jāizvēlas tādi risinājumi un paņēmieni, lai nepieļautu pazemes ūdens horizontu piesārņošanu. Ja būvniecības laikā nepieciešama gruntsūdens atsūknešana, jānodrošina atsūknejamā gruntsūdens apjomu aprēķini, un tehniskās projektēšanas ietvaros jāpamato piemērotākais risinājums to novadīšanai. Šāda novadīšana nedrīkst nozīmīgi ietekmēt ūdensteču ūdens kvalitāti un hidroloģisko režīmu. Kur nepieciešams, jānodrošina atsūkņoto ūdeņu nostādīšana.
- f) Būvprojektēšanas stadijā jāprecizē attālumi līdz ūdens ņemšanas vietām un to aizsargjoslām, nodrošinot noteikto aizsardzības prasību ievērošanu. Ja apvedceļa un ar to saistīto objektu ierīkošanas rezultātā kādā no viensētu urbumiem/akām notiek ievērojamas gruntsūdens resursu vai kvalitātes izmaiņas, kas ietekmētu arī ūdensapgādi, Ierosinātajai jānodrošina alternatīvas ūdens ieguves iespējas konkrētajās viensētās.
- g) Būvprojektā jāiestrādā risinājumi lietusu notekūdeņu savākšanai un novadīšanai no tiltiem un divu līmeņu šķērsojumiem, paredzot iespēju savākšanas un novadīšanas sistēmu noslēgt, lai avārijas gadījumā ierobežotu piesārņojuma nokļūšanu ūdenstecēs.

#### 6.4.4. Troksnis un vibrācija.

- 6.4.4.1. Trokšņa līmeņa izmaiņas ir viena no būtiskākajām ietekmēm, kas tiek novērota gan esošu, gan jaunizveidotu infrastruktūras objektu – ceļu tuvumā. Šādas trokšņa izpausmes intensīvas satiksmes gadījumā rada diskomfortu apkārtējo teritoriju iedzīvotājiem, tādēļ troksnis ir nozīmīgs ietekmes aspekts arī Paredzētās darbības kontekstā. Ziņojumā pareizi novērtēts, ka Paredzētā darbība pati par sevi nav iemesls trokšņa ietekmes problēmai – troksni rada satiksme pa jau esošo autoceļu A10, ietekme turpināsies, neatkarīgi no Paredzētās darbības realizācijas (pārbūvēšanas vai nepārbūvēšanas). Tomēr Paredzētā darbība var būt arī tiešs trokšņa līmeņa pieauguma cēlonis tajās teritorijās, kurām brauktuve pietuvosies autoceļa A10 paplašināšanas dēļ, turklāt Pūres apvedceļa gadījumā būtiskas, līdz šim nebijušas ietekmes cēlonis būs tieši Paredzētā darbība. Lielāka ietekme, protams, sagaidāma, ja tiktu realizēta 2.Alternatīva, jo 1.Alternatīvas gadījumā autoceļa A10 ceļa klātnes paplašināšana paredzēta tikai par



3,5m, tādēļ trokšņa ietekmes prognoze Ziņojumā pamatā sastādīta, lai novērtētu lielāko iespējamo ietekmes scenāriju (2.Alternatīva).

- 6.4.4.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus ilgtermiņa trokšņa rādītājiem  $L_{diena}$ ,  $L_{vakars}$ ,  $L_{nakts}$ . Trokšņa rādītājus – fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes – regulē Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumi Nr. 16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk Trokšņa Noteikumi Nr. 16). Trokšņa Noteikumu Nr. 16 2. pielikuma 1. punkts ar apakšpunktiem nosaka trokšņa robežlielumus konkrētiem teritorijas lietošanas funkciju veidiem:
- 6.4.4.2.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums  $L_{diena}$  ir 55dB(A),  $L_{vakars}$  ir 50dB(A), bet  $L_{nakts}$  – 45dB(A);
- 6.4.4.2.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums  $L_{diena}$  ir 60dB(A),  $L_{vakars}$  ir 55dB(A), bet  $L_{nakts}$  – 50dB(A);
- 6.4.4.2.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi)  $L_{diena}$  ir 65dB(A),  $L_{vakars}$  ir 60dB(A), bet  $L_{nakts}$  – 55dB(A).
- 6.4.4.3. Autoceļa A10 tuvumā un apkārtnē lielākoties ir teritorijas ārpus pilsētām un ciemiem – lauku teritorijas ar atsevišķām viensētām. Visu skarto pašvaldību (kuras šķērso autoceļš A10) teritoriju plānojumos šīm teritorijām ir galvenokārt noteikts funkcionālais zonējums *lauku zemes* vai *lauksaimniecības zemes*, kur viensētu apbūve ir viens no galvenās izmantošanas veidiem, tādēļ tur piemērojami individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) teritorijām noteiktie normatīvi ( $L_{diena}$  55 dB(A),  $L_{vakars}$  50 dB(A) un  $L_{nakts}$  45 dB(A)). Tomēr atsevišķās vietās, jo īpaši apdzīvotu vietu tuvumā - pie autoceļa A10 ir arī *jauktas apbūves* teritorijas ar dzīvojamo apbūvi, kur normatīvs ir nedaudz augstāks. Tāpat secināms, ka salīdzinoši daudz viensētu atrodas autoceļa A10 aizsargjoslā. Atbilstoši Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikuma 2.piezīmē noteiktajam aizsargjoslās gar autoceļiem (tai skaitā arī gar autoceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir mazāka nekā trīs miljoni transportlīdzekļu gadā) vides trokšņa robežlielumi uzskatāmi par mērķlielumiem. Tomēr minētais nenozīmē, ka mērķlieluma vērtība nav jāņem vērā, - tas ir lielums līdz kuram esoša trokšņa emisija būtu pakāpeniski jāsamazina, to ierobežojot, un kuras sasniegšanai izstrādājami tehniski paņēmieni. Jo īpaši gadījumos, kad tiek plānota jauna darbība (kā konkrētajā gadījumā – Pūres apvedceļa būvniecība) vai tiek veiktas izmaiņas esošā darbībā – iespēja sasniegt mērķlielumus ir jāizsver un jāparedz risinājumi būtiskas ilgtermiņa ietekmes mazināšanai. Nav šaubu, ka vislielāko akustisko diskomfortu rada troksnis tieši teritorijās, kas atrodas autoceļa aizsargjoslā, - pēc būtības tā ir arī uzskatāma par plānošanas kļūdu, ka mājokļi tiek celti autoceļu tuvumā. Tomēr iestādēm, kas pieņem lēmumus par darbību pieļaujamību (šajā gadījumā arī pašvaldībai), jāņem vērā arī iespēja noteiktos lielumus sasniegt. Ja esošu autoceļu aizsargjoslās akustiskais diskomforts ir esoša un sarežģīti pārvaldāma vides problēma, - ar jaunu autoceļu būvniecību šo problēmu un plānošanas kļūdu nebūtu pieļaujams turpināt (pastiprināt). Tādēļ Biroja ieskatā nav pieļaujama pieeja, ka, plānojot jaunu autoceļa posmu (Pūres apvedceļš) jau iepriekšēji tiktu pieņemts, ka teritorijās, kas pēc Paredzētās darbības realizācijas atradīsies autoceļa A10 aizsargjoslā, trokšņa robežlielumu ievērošana nav tūlītēji jāsasniedz. Jaunas darbības īstenošana pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja tiek jau būvprojektā paredzēti risinājumi, kas nodrošina trokšņa robežlielumu nepārsniegšanu. Citāda pieeja nav atzīstama par ilgtspējīgu un samērīgu. Saistībā ar minēto Birojs papildus vērš gala lēmumu pieņēmēju uzmanību, ka Ziņojuma IV pielikuma kartēs



aizsargjosla gar autoceļu A10 attēlota platāka nekā Aizsargjoslu likuma 13. pantā noteiktā. Saskaņā ar Aizsargjoslu likuma 13. pantu lauku apvidos aizsargjoslu platums gar valsts galvenajiem autoceļiem no ceļa ass uz katru pusi ir 100 m, bet Ziņojumā tā attēlota vismaz 130m plata uz katru pusi.

- 6.4.4.4. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35dB(A) dienā; 35dB(A) vakarā un 30dB(A) naktī). Papildus ar minēto noteikumu 4.pielikumu noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā. Attiecībā uz trokšņa robežvērtībām telpā Trokšņa Noteikumi Nr.16 neparedz, ka autoceļu aizsargjoslās tie būtu uzskatāmi par mērķlielumiem.
- 6.4.4.5. Ziņojumā atzīts, ka trokšņa traucējums ir lokāla problēma vietās, kur dzīvojamā apbūve pietuvojas ceļam, un tas ir tieši atkarīgs no satiksmes intensitātes. Norādīts, ka satiksmes intensitāte, kas pārsniedz 3 miljonus gadā, šobrīd uz autoceļa A10 ir tikai posmos, kas atrodas tuvāk Rīgai un Jūrmalai (neietilpst izpētes teritorijā), tādēļ trokšņa stratēģiskās kartes un rīcības plāni (atbilstoši Trokšņa Noteikumos Nr. 16 noteiktajam) līdz šim izpētes posmā nav sagatavotas. Tomēr saskaņā ar VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” mājaslapā pieejamo informāciju autoceļam A10 trokšņu stratēģiskās kartes sagatavotas līdz pat posmam pie Ķemeru pagrieziena (44,651. km), kas ir tikai ~ 500m attālumā no Darbības vietas sākuma. Gada vidējā satiksmes intensitāte posmā līdz Ķemeru pagriezienam 2014.gadā<sup>8</sup> bija vidēji 3 056 875 (jeb 8375 transportlīdzekļi diennaktī), - tātad nedaudz lielāka par satiksmes intensitāti Paredzētās darbības sākuma posmā (saskaņā ar 2017. gada statistikas datiem 7474 transportlīdzekļi diennaktī) un vērā ņemami lielāka par satiksmes intensitāti Paredzētās darbības tālākajos posmos (saskaņā ar 2017. gada statistikas datiem ~4500 – 6500 transportlīdzekļi diennaktī). Attiecīgi trokšņa stratēģiskās kartes var būt izmantojamas, lai izdarītu vispārējus secinājumus par esošo situāciju un salīdzinātu ar Paredzētās darbības ietekmes prognozi. Lai arī trokšņa diskomfortam pakļautās teritorijas ir mazākas, ir pamatoti secināt, ka trokšņa normatīvi vietām jau šobrīd tiek pārsniegti arī autoceļa A10 posmā, kur plānota Paredzētā darbība.
- 6.4.4.6. Saskaņā ar Ziņojumu, padziļināts novērtējums sagaidāmā trokšņa diskomforta zonām veikts no ietekmes viedokļa sliktākajam scenārijam, - maksimālajai prognozētajai satiksmei 2. Alternatīvas izpildījumā (šādā gadījumā arī trokšņa avots daudzviet atrastos par ~15m tuvāk esošajām dzīvojamām mājām) un nakts periodam. Šādu izvēli Izstrādātāja pamato ar SIA “*R&D Akustika*” veiktu aprēķinu rezultātiem, – ka prognozētās satiksmes nakts intensitāte rada plašākas trokšņa robežlielumu pārsnieguma joslas salīdzinājumā ar dienas un vakara periodiem. Lai gan minētā pieeja neļauj izdarīt secinājumus par konkrētām trokšņa vērtībām, kādas varētu būt sagaidāmas katrā konkrētā vietā un dažādos diennakts periodos (kurās vietās pārsniegumi sagaidāmi arī dienā un vakarā), tas tomēr ļauj novērtēt kopējo teritoriju, kura būs pakļauta trokšņa ietekmei, kā arī novērtēt, cik liels ir to dzīvojamo teritoriju skaits, kurās varētu būt trokšņa robežlielumu pārsniegumi.
- 6.4.4.7. Trokšņa līmeņa novērtējumam, izmantojot *Braunstein + Berndt GmbH* izstrādāto trokšņa prognozēšanas un kartēšanas programmatūru *SoundPLAN 7.4*, sagatavots trokšņa aprēķinu modelis. No Ziņojumā izriet, ka transporta radītā trokšņa novērtēšanai izmantota Francijā izstrādātā aprēķina metode „*NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)*”, kas minēta izdevumā „*Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6*” un Francijas

<sup>8</sup> Autoceļa A10 trokšņu stratēģiskās kartes izstrādei izmantoti 2014. gada dati.



standartā XPS 31-133, un atbilst Trokšņa Noteikumos Nr. 16 norādītajai vides trokšņa rādītāju novērtēšanas metodei.

- 6.4.4.8. Novērtējums veikts satiksmes intensitātei, kāda Ziņojumā prognozēta 2035. gadam, tomēr Biroja ieskatā ir maz ticams, ka minētajā periodā sākotnējās satiksmes prognozes piepildīsies. Kā izriet no VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” apkopotajiem statistikas datiem – autosatiksmes intensitāte Paredzētās darbības sākuma posmā (līdz autoceļam P98) pēdējos piecus gadus ir tikai ~6500 – 7500 transportlīdzekļu diennaktī, lai gan Ziņojumā prognozēts, ka jau 2020. gadā tā sasniedz 11 500. Savukārt tālākajos posmos atšķirības ir vēl būtiskākas – posmā no autoceļa P98 līdz autoceļam V1442 autosatiksmes intensitāte pēdējos piecus gadus ir tikai ~ 4500 – 4700 transportlīdzekļu diennaktī, lai gan Ziņojumā prognozēts, ka jau 2020. gadā tā sasniegs ~ 10 000. Attiecīgi var pieņemt, ka arī Ziņojumā prognozēts no ietekmes viedokļa sliktāks scenārijs un trokšņa robežlielumu pārsniegumi sagaidāmi mazāki. Šādam sliktākajam scenārijam novērtētās trokšņa diskomforta zonas grafiski attēlotas Ziņojuma IV pielikumā.
- 6.4.4.9. Vadoties no novērtējuma rezultāta, secināms, ka zona ap autoceļu A10, kur sagaidāms trokšņa robežlieluma  $L_{nakts}$  45 dB(A) pārsniegums, var perspektīvā sasniegt ~ 360 – 380 m attālumu no autoceļa A10 ass, citviet mazākā joslā (trokšņa izkļiedi ietekmē dažādi vides faktori). Tomēr faktiskās trokšņa diskomforta zonas, visdrīzākais, būs atšķirīgas, un lokāli var skart arī plašākas (vietām arī mazākas) teritorijas, - jo īpaši vietās, kur viensētu tuvumā ir vairāki dominējošie satiksmes trokšņa avoti (dzelzceļš, aviosatiksmē), jo summārajā ietekmju novērtējumā Ziņojumā nav ņemti vērā ceļu mezgli (t.sk. apļveida krustojumi), šķērsojošie autoceļi, dzelzceļa līnija, arī lidlauka „*Jurmala airport*” (Engures novada Smārdes pagastā) tuvums. Saistībā ar minēto Birojs vērš Ierosinātājas un gala lēmumu pieņēmēju uzmanību, ka ietekmes iepriekšēja novērtēšana (modelēšana) tikai tuvināti var sniegt situācijas prognozi, - ļauj novērtēt tendences un saprast, kurās vietās risināmas problēmas. Tomēr prognoze var atšķirties un šajā gadījumā – visdrīzākais atšķirsies no faktiskās situācijas. Tādēļ autoceļu radītās ietekmes Ierosinātajai jārisina kompleksi, un plāns rīcībām būs nepieciešams ne tikai lai lemtu par būvniecību, bet arī ekspluatācijai.
- 6.4.4.10. Saskaņā ar Trokšņa Noteikumu Nr. 16 1. pielikuma 1.2. punktu, novērtējot trokšņa rādītājus, tika ņemts vērā, ka dienas ilgums ir 12 stundas – no plkst. 7:00 līdz 19:00, vakara ilgums ir 4 stundas – no plkst. 19:00 līdz 23:00, bet nakts ilgums ir 8 stundas – no plkst. 23:00 līdz 7:00. Ziņojuma IV pielikumā grafiski attēlotas nakts trokšņa izplatības zonas, un no grafiskajām kartēm identificējams, kurās no teritorijām sagaidāms individuālo dzīvojamo māju teritorijās piemērojamais trokšņa robežlieluma  $L_{nakts}$  45 dB(A) pārsniegums, proti (*uzskaitījums var nebūt pilnīgs, jo noteikts, Birojam trokšņa vērtības nolasot no kartēm*):
- 6.4.4.10.1. Posmā no 45,1. km - 52,5. km (jau ārpus ĶNP teritorijas) viensētās “*Līdumnieki*”, “*Lielaitiņi*”, “*Pabērzi*” autoceļa A10 kreisajā (attālums no autoceļa ass ~ 80; 140 un 150 m).
- 6.4.4.10.2. Posmā no 52,5. km - 64,0 km viensētās “*Dzelznieki*”, “*Ceļmalas*”, “*Baumaņi*”, “*Lielkrastiņi*”, “*Mazkrastiņi*”, “*Ķēniņi*”, “*Sproģi*”, “*Grantiņi*”, “*Ataugas*”, “*Vecteteri*”, “*Oliņas*”, “*Alises*”, “*Pakši*”, (atrodas līdz 100 m attālumā no autoceļa ass), “*Klopji*”, “*Mazgaiķi*”, “*Kamanas*”, “*Oši*”, “*Silmaļi*”, “*Krūmiņi*”, “*Kopmaņi*”, “*Valdaiši*”, “*Klūgas*” (attālums no autoceļa ass ~ 110 līdz 240 m). Pārsnieguma zona skars arī dzīvojamās teritorijas apdzīvotā vietā Ozolpils.
- 6.4.4.10.3. Posmā no 64,0.km - 69,5 km viensētās “*Praviņas*”, “*Pļavnieki*”, “*Gailēni*” (atrodas līdz 100 attālumā no autoceļa ass), “*Rogas*”, “*Kārklīņi*”, “*Ošlejas*”, “*Valteri*”, “*Vecošlejas*”, “*Kūlas*”, “*Ūpi*” un “*Gaiļi*” (atrodas ~ 110 - 240 m



attālumā no autoceļa ass). Pārsnieguma zona skars arī dzīvojamās teritorijas Tukuma pilsētas D daļā.

- 6.4.4.10.4. Posmā no 69,5. km - 81,4. km viensētās “*Vanadziņi*”, “*Krodzinieki*” un “*Mārītes*” (atrodas līdz 100 attālumā no autoceļa ass), “*Mazlazdas*” un “*Virsaiši*” (atrodas ~ 140 m attālumā no autoceļa ass).
- 6.4.4.10.5. Posmā no 81,4. km - 86,2. km viensētās “*Mežmaļi*” (atrodas ~100 m attālumā no autoceļa ass), “*Priedītes*” un “*Gobas*” (atrodas ~ 130 m attālumā no autoceļa ass). Pūres ciema robežās pārsnieguma zona skars ~ 50 – 200 m joslu uz abām pusēm no autoceļa ass).
- 6.4.4.10.6. Posmā no 86,2. - 88,6. km viensētā “*Vilciņi*” (atrodas ~160 m attālumā no autoceļa ass ~160 m) un kempinga “*Laipas*” teritorijā.
- 6.4.4.10.7. Posmā no 88,6. km - 89,8. km aprēķinātajā pārsnieguma zonā nav esošu dzīvojamo māju (viensētu).
- 6.4.4.10.8. Posmā no 89,8 līdz 91,4 km viensētās “*Smilgas*”, “*Kārklī*”, “*Kreičmaņi*”, “*Pērkoņi*”, “*Bruņinieki*” un “*Sildārziņi*” (atrodas pašā autoceļa malā), “*Aizpuri*” (atrodas ~110 m attālumā no autoceļa ass).
- 6.4.4.10.9. Posms no 91,4 līdz 91,8 km trokšņa novērtējumā ietverts daļēji, tomēr minētajā posmā aprēķinātajā pārsnieguma zonas platumā neatrodas viensētas.
- 6.4.4.10.10. No Ziņojuma IV pielikuma tāpat secināms, ka vairākās teritorijās autoceļa A10 tuvumā sagaidāmas arī jauktas apbūves teritorijās noteiktā trokšņa robežlieluma  $L_{nakts}$  55 dB(A) pārsniegums, - tās ir teritorijas, kur pie autoceļa ir ēdināšanas uzņēmumi (“*Smārdes krogs*”, “*Sumbrs*”, “*Apšukrogs*”).
- 6.4.4.10.11. Savukārt - izbūvējot Pūres apvedceļu - teritorijā, kur šāds infrastruktūras objekts iepriekš nav bijis, sagaidāmas jaunas līdz šim nebijušas ietekmes, tajā skaitā autosatiksmes intensitātes palielināšanās. Līdz ar satiksmes intensitātes izmaiņām, sagaidāmas arī izmaiņas trokšņa līmenī (ietekme jaunā vietā). Vienlaikus trokšņa līmenis no satiksmes atslogojamā posmā (Pūre) būtiski samazināsies. No Ziņojuma IV pielikuma izriet, ka individuālo dzīvojamo māju teritorijās piemērojamais trokšņa robežlieluma  $L_{nakts}$  45 dB(A) pārsniegums apvedceļa posmā var skart viensētas “*Gobas*”, “*Lapsas*”, “*Burinieki*”, “*Ceļinieki*”, “*Cīruļi*”, “*Noras*”, “*Liekniņi*”, “*Grantiņi*”, pietuvināts robežlielumam tas varētu būt arī citās viensētās.
- 6.4.4.11. Balstoties uz novērtējumu, Ziņojumā ievērtēts, kurās no teritorijām būs nepieciešams īstenot trokšņa mazināšanas pasākumus 2. Alternatīvas gadījumā, piemēram, izbūvēt trokšņa izplatību ierobežojošas sienas. Ziņojuma 13. tabulā sniegts apkopojums par šādām teritorijām, kā arī vispārējs novērtējums par nepieciešamo pasākumu tehnisko izpildījumu. Kopumā novērtēts, ka garākos posmos (3,1 km kopgarumā) šādus risinājumus būtu jāparedz 2. Alternatīvas B risinājumā, kas neparedz Pūres apvedceļu, ar Pūres apvedceļu - 2,5 km kopgarumā. Tomēr Birojs secina, ka Ziņojumā ietvertais novērtējums par teritorijām, kurās jāparedz trokšņa mazināšanas pasākumi, neaptver visas teritorijas, kurās prognozēts trokšņa robežlielumu pārsniegums, turklāt šādi pasākumi netiek plānoti arī visās trokšņa robežlieluma pārsnieguma vietās Pūres apvedceļa posmā (kur autoceļš A10 tiktu būvēts jaunā, līdz šim nebijušā trasē).
- 6.4.4.12. No Ziņojuma neizriet viennozīmīgs skaidrojums, balstoties uz kādiem principiem ietekmes mazināšanas teritorijas noteiktas. No vienas puses Ziņojuma autori norāda, ka Paredzētās darbības tieša ietekme (cēlonis trokšņa līmeņa izmaiņām) ir tikai tajos posmos, kur autoceļš A10 kā trokšņa avots pietuvojas (paplašināšanas dēļ) viensētām, tomēr Ziņojumā trokšņa mazināšanas pasākumi ir citviet paredzēti arī posmos pie



viensētām, kur autoceļa paplašināšana paredzēta pretējā virzienā, savukārt citos posmos tādi netiek paredzēti vispār, lai gan trokšņa diskomforta zonā atrodas viensētas abās autoceļa A10 pusēs. Jebkurā gadījumā – Ziņojumā iestrādāto pieeju Birojs vērtē tikai kā ilustratīvu un tādu, kas ļauj reprezentatīvos posmos pārbaudīt ietekmes mazināšanas pasākumu efektivitāti, tomēr tā nesniedz atbildi Ierosinātajai, kuros tieši posmos pasākumi īstenojami, tostarp tādēļ, ka 1.Alternatīvas risinājumiem šāda detalizēta prognoze nemaz vēl nav sastādīta. Šāds novērtējuma apjoms nav šķērslis galējā lēmuma pieņemējiem izdarīt secinājumus par to, cik būtiskas būtu atšķirības starp 1. un 2.Alternatīvu vai kurai varētu būt dodama priekšroka, tomēr trokšņa mazināšanas pasākumiem jābūt neatņemamai būvprojekta sastāvdaļai. Kā izriet no Ziņojuma, Paredzētās darbības realizācijas laiku šobrīd precīzi prognozēt nav iespējams, tas atkarīgs no virknes ārējiem attīstības faktoriem (Paredzētā darbība varētu netikt uzsākta arī tuvāko 10 un 15 gadu laikā). Ir augsta ticamība, ka šādā periodā var būtiski mainīties gan faktiskā, gan tiesiskā situācija (arī regulējums trokšņa novērtēšanas un pārvaldības jomā). Līdz ar to, neatkarīgi no Biroja konstatētajiem trūkumiem veiktā trokšņa novērtējuma aspektā, nebūtu pamatoti ar šo Biroja atzinumu šobrīd noteikt, ka lemt par Paredzētās darbības iespējamību vispār nebūtu pieļaujami, jo ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Paredzētās darbības realizācijas gadījumā Ierosinātajai jebkurā gadījumā būs jāņem vērā aktuālā faktiskā un tiesiskā situācija - un būvprojekta izstrādes gaitā daudzu ietekmes aspektu griezumā var būt jāveic pārvērtēšana vai detalizēšana. Izstrādājot būvprojektu, būs jāņem vērā akceptētais risinājums un izvirzītie nosacījumi, un trokšņa pārvaldības risinājumi jānoteic būvprojektā, balstoties uz atbilstīgu aprēķinu un ietekmes samazināšanas pasākumu efektivitātes pārbaudi.

- 6.4.4.13. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros autoceļa A10 satiksmes radītā vibrācija un tās ietekme uz apkārtējo teritoriju atsevišķi nav vērtēta. Tomēr, izdarot par šo ietekmes veidu vispārējus apsvērumus, tostarp vadoties no citu IVN rezultātiem, Birojs secina, ka vibrācijas ietekmes zona autoceļu ekspluatācijas laikā ir atkarīga no vairākiem faktoriem, tostarp autoceļa seguma. Lai gan vibrāciju ietekme vērtējama kā pastāvīga un ilglaicīga, tomēr nebūtu pamats atzīt, ka vibrācijas, ko var radīt satiksme pa ceļu būves standartiem atbilstošu jaunu satiksmes infrastruktūras objektu, varētu būt nozīmīgas un ārpus ceļa nodalījuma joslas visdrīzākais vairs nebūs jūtamas.
- 6.4.4.14. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Birojs atzīst ka autoceļa A10 pārbūves ietvaros sagaidāmie trokšņa līmeņi ir vērtēti, turklāt sliktākam satiksmes intensitātes scenārijam par to, kāds visdrīzākais uz autoceļa A10 sagaidāms, tomēr turpmākajā projektēšanas stadijā būs nepieciešams veikt papildus novērtējumu, lai nodrošinātu, ka katrā teritorijā, kur tas nepieciešams, tiek realizēti piemērotākie risinājumi (piemēram, prettrokšņa sienas, vaļņi, stādījumi, īpašas prasības ceļa segumam vai kombinēti pasākumi) trokšņu līmeņu samazināšanai, - citu starpā ņemot vērā apjomu, kādā trokšņa izplatības vājināšanās jāpanāk. Saistībā ar minēto vienlaikus būtiski atzīmēt, ka, plānojot un pieļaujot jaunu apbūvi arī vietējai pašvaldībai ir jānodrošina, ka tiek ņemtas vērā plānoto satiksmes infrastruktūras objektu vietas, iespējamās trokšņa robežlielumu pārsniegumu zonas, rēķinoties, ka pašreizējā situācija mainīsies. Trokšņa Noteikumu Nr.16 14.1. punkts paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2. pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-15 „Būvakustika” prasībām. Minēto jautājumu pārvaldība un nodrošinājums ir galvenokārt jau vietējās pašvaldības kompetencē, regulējot tos ar teritorijas plānojuma nosacījumiem, būvniecības ieceru pieļaujamības un nosacījumu novērtējumu, kā arī būvatļauju izsniegšanu. Rezumējot secinājumus par novērtējumu (arī



tā trūkumiem) Birojs norāda, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Ierosinātajai ir jānodrošina risinājumi, kas ietekmi samazinātu līdz pieņemamam vides kvalitātes līmenim. Tādējādi, ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs, citu starpā vadoties no šajā atzinuma apakšnodaļā iepriekš norādītajiem apsvērumiem, uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu noteikt šādus nosacījumus:

- a) Ar Paredzēto darbību nav pieļaujama tāda trokšņa diskomforta radīšana, kas ir aizliegta ar normatīvajiem aktiem, līdz ar to Paredzētās darbības realizācija bez trokšņa mazināšanas pasākumu nodrošināšanas teritorijās, kur tie nepieciešami (jo īpaši Pūres apvedceļa posmā), nav pieļaujama un Ierosinātāja ir atbildīga par tādu pasākumu paredzēšanu, novērtēšanu un īstenošanu, kas nodrošina normatīvajos aktos noteikto prasību ievērošanu.
- b) Plānojot un realizējot prettrokšņa pasākumus, normatīvajos aktos noteiktie trokšņa robežlielumi jānodrošina visās attiecīgajās trokšņa diskomforta zonas skartajās Teritorijas plānojuma apbūves teritorijās, kā arī teritorijās, kuras ietver esošu dzīvojamo apbūvi. Detalizēti teritorijas, kur realizējami trokšņa mazināšanas pasākumi, nosakāmas būvprojekta stadijā, ņemot vērā katras vietas apstākļus, kā arī aktuālo faktisko un tiesisko situāciju un prognozēto satiksmi.

#### **6.4.5. Gaisa piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.**

6.4.5.1. Viens no nozīmīgākajiem antropogēnā piesārņojuma avotiem ar ietekmi uz gaisa kvalitāti ir transports. Līdz ar to pasākumu nodrošināšana gaisa piesārņojošo vielu emisiju apjoma un SEG emisiju, ko rada transporta kustība, samazināšanai ir viens no būtiskiem stratēģiskiem mērķiem nozares attīstībai gan Eiropas Savienības, gan Latvijas līmenī. Paredzētās darbības gadījumā tiktu pārbūvēts autoceļa posms, tomēr nav konstatējams, ka darbība pati par sevi būtu nozīmīgs gaisu piesārņojošo vielu un SEG emisiju iemesls. Paredzētā darbība plānota, lai risinātu jau esošas satiksmes jautājumus un iespējami līdzsvarotu ar tiem saistīto ietekmi. Arī tad, ja netiek īstenota autoceļu tīkla uzlabošana, satiksmes intensitātes pieaugums var novest pie gaisa kvalitātes pasliktināšanās – lēnākas satiksmes plūsmas un sastrēgumu pieauguma (kas ir iemels lielākam autotransporta emisiju daudzumam). Tādēļ Paredzētās darbības realizācijai ir arī pozitīva ietekme.

6.4.5.2. Tāpat kā citu ietekmes aspektu gadījumā, lielāka negatīvā ietekme sagaidāma 2.Alternatīvai, jo tiktu pārveidots līdzšinējais zemes izmantošanas veids lielākās platībās, arī būvdarbu apjoms, nepieciešamais būvmateriālu daudzums būtu lielāks. Savukārt ar 1.Alternatīvu pārmaiņas būtu ievērojami mazākas, tajā skaitā mazāks ir papildus nepieciešamo infrastruktūras objektu skaits.

6.4.5.3. Lai gan autotransports rada izmešus un apvedceļa izbūves gadījumā tie prognozējami papildus teritorijās, Ziņojumā secināts, ka ne esošajā situācijā, ne pie prognozētās satiksmes intensitātes 2035. gadam maksimālās summārās koncentrācijas nesasnies un būs būtiski mazākas kā Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr.1290 „*Noteikumi par gaisa kvalitāti*” noteiktās robežvērtības. Argumenta pamatojumam Izstrādātāja atsauca uz citas paredzētās darbības (lidlauka „*Jūrmala*” darbības paplašināšana) IVN ietvaros vērtēto aviosatiksmes ietekmi uz gaisa kvalitāti, kurā tika ievērtēta arī autotransporta satiksme posmā pie autoceļa A10 krustojuma ar autoceļu P98 *Jelgava (Tušķi) – Tukums*. Atbilstoši Ziņojumā novērtētajam – nav sagaidāmi cilvēku veselības aizsardzībai noteikto oglekļa oksīda un slāpekļa oksīda (stundas un gada)



pieļaujamo koncentrāciju pārsniegumi. Ievērojot minēto, Izstrādātāja pamato, ka detalizētu gaisa piesārņojuma modelēšanu visas autoceļa A10 trases garumā veikt nav nepieciešams un nav lietderīgi, jo novērtētajā posmā piesārņojuma vērtības netuvojas robežvērtībām pat tieši virs ceļa klātnes.

6.4.5.4. Līdz ar to būtiskas nelabvēlīgas ietekmes ar Paredzēto darbību vai vides kvalitātes nozīmīga pasliktināšanās, kam par priekšnoteikumu būtu Paredzētā darbība, nav konstatēta. **Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu nosacījumus Paredzētajai darbībai neizvirza, jo tie jau ir noteikti ar ārējiem normatīvajiem aktiem.**

#### **6.4.6. Ietekme uz ainavu un kultūrvēsturisko mantojumu.**

6.4.6.1. Ziņojumā iekļauts vērtējums par Darbības vietas un tās apkārtnes ainavisko un kultūrvēsturisko nozīmīgumu, kā arī vērtējums par Paredzētās darbības ietekmi un tās būtiskumu, ņemot vērā aizsargājamās vērtības.

6.4.6.2. No Ziņojumā ietvertās informācijas izriet, ka negatīvas izmaiņas ainavā saistībā ar autoceļa pārbūvi varētu būt:

6.4.6.2.1. attiecībā uz vietējās nozīmes kultūrvēsturisku teritoriju "*Kastaņu aleja Pūrē*", kas būtu jāiznīcina, ja tiktu īstenots 2.Alternatīvas B risinājums cauri Pūrei;

6.4.6.2.2. ja tiktu īstenots 2.Alternatīvas B risinājums cauri Pūrei un trokšņa ietekmes mazināšanai tiktu izbūvēta trokšņa izplatību mazinoša vienlaidu siena apdzīvotā vietā Pūre (fiziski un ainaviski to sašķēlot).

6.4.6.3. Kopumā, vadoties no ainavu aspekta, Ziņojumā novērtēts, ka 2.Alternatīvas B risinājuma īstenošanai ir izslēdzoši faktori, un - tā kā pastāv alternatīvs risinājums - piemērotākā pieeja autoceļa A10 pārbūvei ir ar Pūres apvedceļu. Ja tiktu pārbūvēts autoceļš A10 esošajā trasē visā Paredzētās darbības posmā – no vienas puses izmaiņas ainavā nebūtu tik būtiskas, jo ainavā netiktu radīts jauns ainavas elements (Pūres apvedceļš). Tomēr no otras puses secināms, ka abu alternatīvu B risinājumos (bez Pūres apvedceļa) faktiskā situācija apdzīvotā vietā mainītos daudz būtiskāk, jo būtu jāslēdz esošie pievadi, kam ir ietekme gan uz Pūres iedzīvotājiem, gan komercdarbību. Tādēļ novērtēts, ka abu alternatīvu B risinājumiem paredzama arī nelabvēlīgāka sociāli ekonomiskā ietekme.

6.4.6.4. Ainavas kontekstā nozīmīgs ir ĶNP teritoriju šķērsojošais posms, kur ainavu aizsardzība noteikta kā viens no būtiskiem teritorijas aizsardzības mērķiem. Šis mērķis nav tieši saistīts ar ĶNP kā Natura 2000 teritorijas aizsardzības mērķiem (ekoloģiskajām funkcijām, ņemot vērā ĶNP teritorijā aizsargājamās sugas un biotopus), tomēr ir nozīmīgs un ņemams vērā autoceļa A10 uzturēšanā. ĶNP dabas aizsardzības plānā kā viens no esošās nelabvēlīgās ietekmes faktoriem ir atzīts tas, ka autoceļu nodalījuma joslas uzturēšanā bieži vien netiekot ņemtas vērā ainavas prasības, lai gan Dabas aizsardzības plānā attiecībā uz ainavu zonu "*ceļu ainavu veidošanas teritorijas*" (ieskauj arī autoceļu A10) noteikts mērķis - veidot daudzveidīgu un satiksmes drošību uzlabojošu ainavu tādā veidā, lai no ceļa būtu redzama konkrētajai vietai raksturīgā ainava, nevis no apkārtnes izolēts ceļa koridors. Minētā mērķa sasniegšana (Biroja ieskatā) gan ir sarežģīts uzdevums, kura izpildē līdzsvarojamas dažādas Natura 2000 teritorijas aizsardzības intereses (skat. šī Biroja atzinuma 6.4.8. nodaļu), tādēļ jautājums par iespējamiem nosacījumiem ĶNP ainavu kontekstā tiek apskatīts kompleksi ar vērtējumu, kas ietverts šī Biroja atzinuma 6.4.8. nodaļā.

6.4.6.5. No Ziņojuma izriet, ka Paredzētā darbība nevienā no alternatīvu risinājumiem nenonāk pretrunā dabas pieminekļa "*Jaunmoku muižas aleja*" aizsardzības mērķiem un aleja ar liepu stādījumiem netiktu skarta.



6.4.6.6. Novērtējis Ziņojumu un ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā apkopoto informāciju, Birojs secina, ka Paredzētā darbība nenovēršami izmainīs ainavu, tomēr Darbības vietā lielākoties nav augstvērtīgas pret pārmaiņām jūtīgas un aizsargājamās ainavas. No Ziņojuma tāpat neizriet, ka Paredzētā darbība varētu radīt negatīvu ietekmi uz kultūrvēsturiskiem objektiem. **Lemjot par nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs ņem vērā, ka tādas jau ir izvirzītas ārējos normatīvajos aktos, tādēļ papildus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta desmito daļu noteic, ka, izvēloties Paredzētās darbības realizācijai piemērotus trokšņa izplatību ierobežojošos risinājumus, pēc iespējas jāapsver arī to iekļaušanās ainavā, ciktāl tas nenonāk pretrunā ar šādu pasākumu mērķi un nodrošina nepieciešamo trokšņu līmeņu samazināšanu.**

#### 6.4.7. Ietekme uz bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas vērtībām.

6.4.7.1. Paredzētās darbības IVN ietvaros ir veikta Darbības vietas un tās apkārtnes (kopumā 100m plata josla) novērtējums dabā, ko veicis sertificēts sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperts (turpmāk – Eksperts). Balstoties uz apsekošanas rezultātiem, novērtētas gan dabas vērtības ĶNP teritorijā, gan ārpus tās. Novērtējums, kas saistīts ar dabas vērtībām ĶNP teritorijā (Natura 2000 teritorija), aplūkots šī Biroja atzinuma 6.4.8. apakšnodaļā.

6.4.7.2. No Ziņojuma izriet, ka posmā, kas atrodas ārpus ĶNP, - autoceļa A10 tiešā tuvumā un plānotā Pūres apvedceļa vietā (un tā tuvumā) nav citu īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, tostarp mikroliegumu. Darbības vietā un tās tuvumā lielākoties nav konstatētas arī citas nozīmīgas dabas vērtības, - autoceļa A10 tuvumā ainavu veido tīrumi un dārzi, kas uzskatāmi par ruderaliem biotopiem. Secināts, ka arī meža biotopi ir pārsvarā saimnieciski izmantoti, autoceļa A10 tuvumā ir arī vairāki izcirtumi (apsekotajā teritorijā nav konstatēti dabisko meža biotopu struktūras elementi un sugas). Eksperts ir novērtējis, ka zālāju biotopi gar autoceļu A10 lielākoties neatbilst arī bioloģiski vērtīgu zālāju kritērijiem. Tikai plāvā starp Abavu un autoceļu A10 (iepriekš ceļa 89. km) plāvas daļa atbilst vājas kvalitātes bioloģiski vērtīgam zālājam (arī Latvijas un Eiropas savienības nozīmes aizsargājamam biotopam 6210 *Sausi zālāji kaļķainās augsnēs*). Tomēr starp biotopu un autoceļu A10 ir plāvas daļa, kas neatbilst aizsargājamā biotopa kvalificējošām pazīmēm, un autoceļa A10 pārbūve neskars vērtīgāko plāvas daļu.

6.4.7.3. Secināts, ka Darbības vietas tuvumā ir vecu koku grupas un alejas. Tā, piemēram, ~300m attālumā no Darbības vietas pie Jaunmoku pils ir senī liepu koku stādījumi, kam noteikts dabas pieminekļa statuss („*Jaunmoku muižas aleja*”), savukārt ar Tukuma novada teritorijas plānojumu 2011.-2023.gadam (Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 673. punktu un 11. pielikumu) koku alejai Pūrē („*Kastaņu aleja Pūrē*”) pie autoceļa A10 šķērsojuma ar vietējās nozīmes autoceļu V1439 (aleja uz Pūres muižu) noteikts vietējās nozīmes kultūrvēsturiskās teritorijas (TIN4) statuss. Ziņojuma VII pielikumā pievienotajā Eksperta atzinumā ieteikts saglabāt vecos kokus, arī no Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas materiāliem izriet, ka koku saglabāšana var būt būtisks apsvērums, ko gala lēmuma pieņēmējs ņems vērā, lemjot par piemērotāko alternatīvu. No Ziņojuma izriet, ka 2.Alternatīvas B. risinājums bez koku ciršanas koku alejā Pūrē („*Kastaņu aleja Pūrē*”) varētu nebūt iespējams, jo nav iespējama divu līmeņu ceļu mezgla izbūve bez būvniecības minētās alejas teritorijā. IVN ietvaros nav veikti alejas koku mērījumi, lai pārliecinātos, vai kāds no kokiem atbilst arī aizsargājamu koku (dižkoku<sup>9</sup>) statusam, kam par iemeslu varētu būt arī apstākļi, ka jau pašā Ziņojumā 2.Alternatīvas B risinājumu lerosinātāja neatzīst par piemērotu un īstenojamu. Vienlaikus, ja akcepta lēmuma

<sup>9</sup> Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumu Nr.264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi” 38. punkts, 2. pielikuma 41.punkts.



pieņemējam tomēr tiktu lūgts apsvērt 2.Alternatīvas B risinājumu, Ierosinātājai un akcepta lēmuma pieņemējam vispirms jāpārlicinās, vai šāda risinājuma realizācija nav aizliegta ar normatīvajiem aktiem. Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumu Nr.264 „*Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” 44. punkts nepieļauj aizsargājama koka bojāšanu un nociršanu, izņemot ja tas kļuvis bīstams un nav citu iespēju novērst bīstamības situāciju (piemēram, apzāgēt zarus, izveidot atbalstus), un saņemta DAP rakstiska atļauja.

6.4.7.4. Ņemot vērā to, ka ar Paredzēto darbību nav plānots šķērsot ūdenstece jaunās vietās, bet plānota tikai esošo šķērsojumu pārbūve atbilstoši izvēlētās alternatīvas tehniskajiem risinājumiem, izvērtēts Paredzētās darbības ietekmes uz ihtiofaunu vērtējums Ziņojumā nav iekļauts. Secināts, ka, ievērojot normatīvajos aktos noteiktās prasības un ievērojot ierobežojumus un nosacījumus, kas izvirzāmi būvprojekta izstrādei un kuru ievērošana ir laba būvniecības prakse, - nav sagaidāma būtiska nelabvēlīga ietekme uz upju zivsaimnieciskajiem resursiem<sup>10</sup>. Birojs, izvērtējot līdzīgus projektus, ņem vērā tajos pieaicināto zivsaimnieciskās ekspertīzes speciālistu izstrādātos atzinumus un ieteikumus, līdz ar to norādāms, ka galvenie traucējumi ihtiofaunai var būt traucējumi zivju migrācijai vai nārstam, tādēļ var būt nepieciešams ierobežot darbus upes gultnē zivju nārstošanas periodā. Tāpat traucējoša ir sedimentācijas procesu aktivizēšanās un pastiprināta sedimentu ienese ūdensteču ekosistēmās no celtniecības darbiem, kas var negatīvi ietekmēt dzīvotņu kvalitāti un platību, kā arī izsaukt zivju bojāeju. Tomēr kopumā sedimentācijas ietekmi trases šķērsotajās ūdenstecēs Birojs vērtē kā pārejošu. Nelabvēlīgo faktoru ietekmes apjomu samazināšanai ūdenstecēs nepieciešams maksimāli samazināt rakšanas, padziļināšanas, balstu izbūves un citu darbu tieši ietekmēto akvatorijas daļu, kā arī iespēju robežās izvairīties no tehnikas braukšanas pa upi. Atbilstīgi plānojot būvdarbus, iespējams tos īstenot tādējādi, ka ar ūdens vidi vai ūdenstece gultni saistītie darbi tiek pabeigti iespējami īsā laikā, neradot būtisku ietekmi uz zivju resursiem.

6.4.7.5. Kopsavēlot iepriekš minēto, kā arī balstoties uz Ziņojuma novērtējumu, **Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:**

- a) Ūdensteču šķērsojumu risinājumiem, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā jāveic zivsaimnieciskā ekspertīze, un būvdarbu veikšanas termiņi, kā arī iespējamo ietekmju samazināšanas vai kompensācijas pasākumi, ja tādi nepieciešami, būvprojektā jānoteic, ņemot vērā zivsaimnieciskās ekspertīzes rezultātus.
- b) Nav pieļaujama tādu Paredzētās darbības risinājumu akceptēšana un īstenošana, kas ir aizliegta ar ārējiem normatīvajiem aktiem, tādēļ, ja akcepta lēmuma pieņemējam tiek lūgts apsvērt 2.Alternatīvas B risinājumu, Ierosinātājai vispirms jāpārlicinās, vai lielo dimensiju koki alejā „*Kastaņu aleja Pūrē*” pie Pūres muižas neatbilst aizsargājamo koku statusam un vai šāda risinājuma realizācija nav pretrunā Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumos Nr.264 „*Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” noteiktajam.

<sup>10</sup> Zvejniecības likuma 26. panta trešā un ceturrtā daļa noteic, ka, uzsākot jebkuru saimniecisko vai zinātniskās izpētes darbu, kas var kaitēt zivju resursiem vai mainīt ūdens ekosistēmu, nepieciešama šā darba projekta zivsaimnieciskā ekspertīze, lai noteiktu ietekmes un iedarbības apjomu, darba pamatotību, iespējamo zaudējumu un kompensācijas lielumu un veidu. Zivju resursiem radītos zaudējumus kompensē saimniecisko darbību veicēji, īstenojot zivsaimnieciskajā ekspertīzē noteiktos pasākumus: izlaižot zivju mazuļus vai samaksājot mākslīgi pavairoto mazuļu audzēšanas izdevumus, vai samaksājot kompensāciju par zivju resursiem nodarītajiem zaudējumiem.



#### 6.4.8. Ietekme uz Eiropas nozīmes aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000), to ekoloģiskajām funkcijām, integritāti un aizsardzības mērķiem

- 6.4.8.1. Likuma „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām” (turpmāk ĪADT likums) 43. panta ceturtā daļa noteic, ka paredzētajai darbībai, kas atsevišķi vai kopā ar citu paredzēto darbību var būtiski ietekmēt Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju (Natura 2000), veic ietekmes uz vidi novērtējumu, bet 43. panta piektā daļa noteic, ka paredzēto darbību atļauj veikt, ja tā negatīvi neietekmē Eiropas nozīmes aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas, integritāti un nav pretrunā ar tās izveidošanas un aizsardzības mērķiem. No minētā izriet, ka IVN ietvaros ir jātiek pārbaudītam, kā plānota darbība var ietekmēt Natura 2000 teritoriju un, lai atļautu darbību, jāpārlicinās, ka šī ietekme nebūs negatīva. Par nepieļaujamu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju ir uzskatāma tāda ietekme, kas negatīvi ietekmē tās ekoloģiskās funkcijas, integritāti jeb viengabalainību, vai ir pretrunā ar teritorijas izveidošanas un aizsardzības mērķiem, kas attiecīgi vērtējams arī Paredzētās darbības IVN ietvaros.
- 6.4.8.2. Ietekmes uz Natura 2000 novērtējums Paredzētās darbības kontekstā ir būtisks, jo pārbūvējamais autoceļš A10 izpētes teritorijā ĶNP teritoriju šķērso 7,69 km garumā. Gandrīz visā minētajā posmā (no 45,1. km līdz 51,85. km) ĶNP teritorija autoceļu ieskauj no abām pusēm, bet nepilna kilometra garumā līdz 52,8. km ĶNP teritorija robežojas ar autoceļu A10 kreisajā jeb D pusē. Ietekmes uz Natura 2000 novērtējums tika veikts arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros, jo arī tas šķērso ĶNP teritoriju. Lielā mērā autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros izdarītos secinājumus un izpētes materiālus Birojs izmanto arī Paredzētās darbības novērtējumam.
- 6.4.8.3. ĶNP sākotnēji veidots kā valsts nozīmes (nacionālā) īpaši aizsargājamā dabas teritorija, lai saglabātu šīs teritorijas dabas, kultūrvēsturiskās un kurortoloģiskās vērtības, lai aizsargātu minerālūdeņu un ārstniecisko dūņu veidošanās procesus, kā arī lai veicinātu nenoplicinošu saimniecisko darbību, dabas tūrisma un ekoloģisko izglītību (Ķemeru nacionālā parka likuma 1. pantā definētais ĶNP izveides mērķis). 2004. gadā ĶNP tika noteikts arī Eiropas nozīmes aizsargājamās Natura 2000 teritorijas statuss, definējot to kā C tipa Natura 2000 teritoriju (īpaši aizsargājamo sugu (arī putnu) un īpaši aizsargājamo biotopu aizsardzībai). Aizsargājamās dabas vērtības, kuru aizsardzībai Natura 2000 teritorija veidota, ir uzskaitītas ĶNP standarta datu formā (publiski pieejama [tīmekļa vietnē: http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0200200](http://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=LV0200200)), no kuras izriet, ka ĶNP teritorijai ir raksturīga liela aizsargājamo biotopu un augu sugu daudzveidība, kā arī nacionālajā parkā sastopamas vairāk kā 50 Eiropas Savienībā aizsargājamās putnu sugas. No lielajiem zīdītājiem ĶNP teritorijā sastopams un īpaši aizsargājams ir pelēkais vilks, lūsis, Eiropas ūdrs, bebrs, bet teritorijā ir sastopamas arī citas dzīvnieku sugas. ĶNP teritorijā sastopamas arī vairākas Eiropas Savienībā aizsargājamās abinieku sugas, kā arī vairākas sikspārņu sugas.
- 6.4.8.4. ĶNP teritorijas aizsardzību regulē Ķemeru nacionālā parka likums (turpmāk ĶNP Likums) un ĶNP teritorijai ir arī izstrādāti individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi - Ministru kabineta 2016. gada 6. septembra noteikumi Nr. 601 „*Ķemeru nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” (turpmāk – ĶNP Noteikumi). Teritorijai tāpat ir izstrādāts Dabas aizsardzības plāns<sup>11</sup>, un minētie tiesību akti un dokumenti ir nozīmīgs informācijas avots par galvenajām likumsakarībām un mijiedarbībām, kas nosaka dabas vērtību pastāvēšanu Natura 2000 teritorijā,

<sup>11</sup> Saskaņā ar Latvijas Republikas vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra K.Gerhada 2016.gada 18.februāra rīkojumu Nr.24 „Par dabas aizsardzības plānu darbības termiņa pagarināšanu” dabas aizsardzības plāna darbības termiņš pagarināts līdz 2019.gada 31.decembrim.



galvenajiem ĶNP teritorijas aizsardzības mērķiem (ņemot vērā īpaši aizsargājamo dabas vērtību izplatību) un līdzšinējās ietekmes faktoriem. Saskaņā ar ĶNP teritorijai izstrādāto Dabas aizsardzības plānu tieši hidroģeoloģisko apstākļu īpatnības – dolomīta iežu klātbūtne un to saskare ar kvartāra nogulumiem rada unikālus apstākļus ĶNP teritorijas dabas daudzveidībai, kas izpaužas gan biotopu, gan sugu līmenī. Kā skaidrots Dabas aizsardzības plānā – ĶNP teritorijā izdalītas dažādas apsaimniekošanas zonas – no saimnieciskās darbības aizlieguma un dabisko procesu atbalsta līdz regulētām aktivitātēm atsevišķu biotopu saglabāšanai. Dabas rezervāta zona noteikta, lai saglabātu cilvēku darbības neskartas un maz pārveidotas teritorijas, bet dabas lieguma zona, lai aizsargātu cilvēku darbības maz pārveidotas teritorijas. Savukārt ainavu aizsardzības zona ĶNP teritorijā ir veidota, lai samazinātu antropogēno ietekmi uz dabas rezervāta un dabas lieguma zonām, kā arī lai saglabātu dabas un kultūrainavu, aizsargātu tūrismu, atpūtas un izglītības resursus, minerālūdeņu veidošanās procesus.

- 6.4.8.5. Darbības vieta atrodas salīdzinoši tālu no tādām bioloģiski vērtīgākajām ĶNP teritorijas zonām, kur saglabājušies un dominē dabiski, cilvēku maz ietekmēti biotopi (tostarp salīdzinoši tālu no purviem un purvu ezeriem, piejūras lagūnām, upju grīvām un palieņu pļavām, sēravotu izplūdes vietām u.c.). Autoceļš A10 jau vēsturiski šķērso ĶNP teritoriju, daba tā apkārtnē ir antropogēni ietekmēta, tādēļ autoceļa A10 vieta un teritorijas tā apkārtnē ir izdalītas kā ainavu aizsardzības zona. Šāds funkcionālais zonējums noteikts ~1 km un lielākā attālumā uz abām pusēm no autoceļa A10, un tikai ~ 1,3 km posmā (orientējoši starp 46,7. km un 48. km) autoceļam A10 Z pusē piekļaujas dabas lieguma zona.
- 6.4.8.6. Ziņojumā nav precīzas informācijas, cik platu teritoriju ĶNP teritoriju šķērsojošā posmā šobrīd aizņem autoceļa A10 autoceļa komplekss (ceļa braucamā daļa kopā ar zemes klātni un nogāzēm, būvēm ūdens uztveršanai un novadīšanai u.c.). Informācija galvenokārt sniegta par ceļa klātnes (brauktuve ar cietā seguma nomalēm) platumu, norādot, ka ceļa klātnes faktiskais platums pārbūvējamā autoceļa posmā ir mainīgs, vietām jau šobrīd pārsniedz 14m. Attiecīgi secināts, ka autoceļa paplašināšana (ieskaitot uzbērums, tā nogāzes, citas būves) šajās vietās būs mazāka kā posmos, kur autoceļš A10 ir šaurāks. Tomēr citviet ceļa klātnes platums ir šaurāks, un šajās vietās ceļa klātni būs nepieciešams palielināt par 3,5 m (1. Alternatīvas gadījumā) vai 10 m (2. Alternatīvas gadījumā). Ņemot vērā arī teritorijas, kas nepieciešamas uzbērums un tā nogāžu slīpuma veidošanai (arī novadgrāvjiem), Birojs secina, ka kopējais fizisko parametru paplašinājums vietām var sasniegt pat ~ 8 m (1. Alternatīvas gadījumā) un ~15 m (2. Alternatīvas gadījumā).
- 6.4.8.7. IVN ietvaros konstatēts, ka bioloģiski vērtīgākās teritorijas tuvāk autoceļam A10 ir tieši Z pusē, tādēļ Ziņojumā kā galvenā ticamākā alternatīva pārbaudīta A10 paplašināšana D virzienā.
- 6.4.8.8. Vērtējot, vai ir iespējama Paredzētās darbības realizācija, tieši neskarot īpaši aizsargājamus biotopus ĶNP ainavu aizsardzības zonā un dabas lieguma zonā, secināms, ka esošais autoceļš A10 atrodas ~ 40m – 50m platā koridorā starp tām ĶNP teritorijām, kur pārstāvēti īpaši aizsargājamie biotopi. Saskaņā ar dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” un Ziņojuma I un II pielikumā atspoguļoto informāciju, īpaši aizsargājamo biotopu poligoni izvietoti tuvāk autoceļa A10 labajai pusei (Z virziens) – aptuveni 15m attālumā no esošās autoceļa A10 ass, savukārt uz D jeb autoceļa A10 kreisajā pusē biotopi atrodas ~25m un lielākā attālumā no esošās autoceļa A10 ass. Ziņojumā novērtēts, ka šis attālums ir pietiekams, lai bez būvdarbu veikšanas īpaši aizsargājamo biotopu teritorijās autoceļa A10 pārbūve būtu iespējama gan 1. Alternatīvas, gan 2. Alternatīvas risinājumā. Proti, josla, kurā nav pārstāvēti īpaši aizsargājamie biotopi esošā autoceļa A10 pierobežā, ir kopumā pietiekami plata, lai tajā izbūvētu gan autoceļu ar 14 m platu ceļa klātni, gan autoceļu ar 21 m platu ceļa klātni un



autoceļa kompleksā ietilpstošās būves. Līdz ar to - novērtējot, vai ar Paredzēto darbību iespējama īpaši aizsargājamo *biotopu tieša skaršana*, secināms, ka Paredzētā darbība īpaši aizsargājamo biotopu teritorijā netiks veikta un no Ziņojuma izriet secinājums, ka tie ar Paredzēto darbību netiks tieši skarti.

6.4.8.9. Vadoties no Ziņojumā novērtētā, secināms, ka galvenās Natura 2000 teritorijas vērtības, kuras ĶNP standarta datu formā noteiktas kā Natura 2000 teritorijas kvalificējošās pazīmes un kuras Paredzētās darbības IVN ietvaros konstatētas Darbības vietas tuvumā (*iespējami netieši skartie biotopi*), ir Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami mežu biotopi 9020\* *Veci jaukti platlapju meži*, 91E0\* *Aluviāli krastmalu un palieņu meži*, 91D0\* *Purvaini meži* un 9080\* *Staigāju meži*). Apsekotajā teritorijā Darbības vietas tuvumā konstatēti arī tādi Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami mežu biotopi, kas ĶNP standarta datu formā nav noteikti kā Natura 2000 teritorijas kvalificējošās pazīmes, bet kuru aizsardzībai ĶNP teritorijā arī ir būtiska nozīme - 9010\* *Veci vai dabiski boreāli meži* un 2180 *Mežainas piejūras kāpas*. Atbilstoši Ekspertes vērtējumam, Vēršupītes krastos ir lakstaugu audzes, kas varētu tikt izdalītas kā zemas kvalitātes Latvijas un Eiropas Savienības nozīmes biotops 6430 Eitrofās augsto lakstaugu audzes, kam ir zema botāniskā vērtība, tomēr dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” šī biotopa veids Vēršupītes krastā netiek izdalīts – teritorija novērtēta kā biotops 91E0\* *Aluviāli krastmalu un palieņu meži* (biotopa tuvākā robeža ~ 30m attālumā no autoceļa A10). Ekspertes vērtējumā visas šķērsojamās ūdenstece to šķērsojuma vietās jau šobrīd atbilst pusdabisku un regulētu ūdensteču biotopu statusam, un, lai tie netiktu negatīvi ietekmēti, svarīgākais ir saglabāt esošo hidroloģisko režīmu, ko nodrošina esošās caurtekas. Citus apdraudējumus vai ietekmes uz ūdensteču biotopiem Eksperte autoceļa A10 pārbūves un paplašināšanas gadījumā nesaskata. No Ziņojuma izriet, ka katrā vietā, kur šobrīd izbūvētas caurtekas, tās paredzēts saglabāt, projektējot to izbūves parametrus atbilstoši akceptētajam autoceļa A10 pārbūves variantam. Ar nosacījumu, ka caurtekas tiek projektētas, aprēķinā ietverot arī Ekspertes norādījumu izpildi (esošā hidroloģiskā režīma un caurplūdes nodrošināšana) – negatīvas ietekmes uz biotopiem, to kvalitāti un struktūru nav sagaidāmas. Ekspertes vērtējumā arī autoceļa A10 tuvākajā apkārtnē esošo aizsargājamo meža biotopu gadījumā autoceļa A10 pārbūvei varētu būt tikai netieša ietekme, ja biotopu teritorijā izmainītos hidroloģiskais režīms, kas arī ir būtiskākais ietekmes aspekts, kuram ar pienācīgu rūpību un ietekmes mazināšanas pasākumiem tiek paredzēta (un ir jāparedz) pārvaldība. Ziņojumā norādīts, ka visos ūdensteču šķērsojumos ir nepieciešams pārbaudīt pastāvošo tiltu aiļu un caurteku būvniecības dziļumu un caurlaidību, un vietās, kur tas ir nepietiekošs, būvprojektā veicami hidroloģiskie aprēķini, lai nodrošinātu risinājumus, kas samazina gruntsūdens līmeņa celšanās iespējas teritorijas nepietiekamas drenāžas dēļ.

6.4.8.10. Kā vēl viena no netiešajām ietekmēm ir apstākļi, ka ap autoceļu (uz katru pusi no autoceļa ass) ir nosakāma nodalījuma josla, kas ir platāka par paša autoceļa fiziskajiem apmēriem. Autoceļam ar normālprofilu NP14A nodalījuma joslas minimālais platums ir 15,5m uz katru pusi, bet autoceļam ar normālprofilu NP21 – 50m. Veicot aprēķinu par īpaši aizsargājamiem biotopiem, kuru teritorijas aptvers autoceļa A10 nodalījuma josla, secināts, ka 1. Alternatīvas gadījumā tie būtu ~ 1,1 ha un tikai autoceļa A10 Z pusē, savukārt 2. Alternatīvas gadījumā tie būtu ~ 0,2 ha D un ~ 2,9 ha autoceļa A10 Z pusē. Minētā teritorija Ziņojumā pamatoti vērtēta kā tāda, kas atrodas iespējamās netiešās ietekmes zonā, vienlaikus konstatēts arī tas, ka normatīvie akti autoceļu uzturēšanas jomā neparedz nosacījumu, ka autoceļa nodalījuma josla būtu noteikti turama brīva no kokiem un krūmiem, koku ciršana autoceļa A10 nodalījuma joslā ĶNP teritorijā ne visur tiek veikta arī šobrīd. Likuma „Par autoceļiem” 22. pants paredz, ka, lai nodrošinātu autoceļa lietošanu un aizsardzību, autoceļa īpašniekam ir tiesības aizvēkt



augošus un gāztus kokus vai krūmus, kas apdraud satiksmes drošību vai traucē autoceļa uzturēšanu, tomēr šādu pasākumu veikšana nav pienākums un koku ciršana, ja tie apdraud satiksmes drošību, var tikt veikta arī ne visā nodalījuma joslas platumā. Birojs ņem vērā, ka, nosakot ĶNP kā Natura 2000 teritoriju, ir respektētas dažādās dabas un saimnieciskās intereses, izdalot atšķirīgiem ĶNP aizsardzības mērķiem atbilstošas teritorijas (zonas). Autoceļš A10 jau vēsturiski šķērš ĶNP teritoriju un tā ietekmes zonā dabas daudzveidība nav tik izteikta, tādēļ autoceļu A10 ieskaujošā teritorija ĶNP Dabas aizsardzības plānā definēta kā „*ceļu ainavu veidošanas teritorijas*”, kurās *cilvēks ietekmē dabu ar troksni, piesārņojumu, bīstamību*. Izsverot, kādu aizsardzības režīmu būtu piemēroti noteikt joslā gar autoceļu A10, secināts, ka mērķis ir „*izveidot daudzveidīgu un satiksmes drošību uzlabojošu ainavu*”. Lai šādu mērķi īstenotu un nodrošinātu arī satiksmes infrastruktūras attīstību - ĶNP Noteikumi paredz, ka infrastruktūras objektu ierīkošanai un uzturēšanai ar DAP atļauju pieļaujama koku ciršana arī īpaši aizsargājamās biotopos<sup>12</sup>, 30. punkts paredz izņēmumu, ka ar DAP atļauju pieļaujams veikt darbības, kuru rezultātā tiek mainīta meža, krūmāja vai lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorija, savukārt 19.2.4. punkts paredz izņēmumu, ka ar DAP atļauju var tikt atļauta meža, krūmāja vai lauksaimniecībā izmantojamās zemes lietošanas kategorijas maiņa dabas lieguma zonā, ja tas nepieciešams „*ceļu (arī sliežu ceļu), inženierkomunikāciju un citu inženierbūvju restaurācijai un rekonstrukcijai, ja tiek mainīts trases platums vai novietojums*”. Tādējādi - dažādo interešu līdzsvarojumam, - ņemot vērā arī Natura 2000 teritorijas aizsardzības mērķus, kas piemērojami katrai konkrētai zonai, ir jau izdarījis ĶNP noteikumu izdevējs, kā arī tie precizēti un noteikti ĶNP Dabas aizsardzības plānā. Tādēļ Birojs ar atzinumu nenonāk pie secinājuma, ka vispārēji nebūtu pieļaujama koku ciršana nodalījuma joslas daļā, kurā konstatēti īpaši aizsargājami biotopi, jo šī jautājuma izlemšana katrā konkrētā gadījumā ir DAP kompetencē. Vienlaikus Biroja ieskatā ir pamatoti un samērīgi uzskatīt, ka arī Paredzētās darbības gadījumā būtu cik iespējams jāsaglabā līdzšinējā pieeja, un koku ciršana autoceļa A10 nodalījuma joslā veicama tikai tādā apmērā, cik tie rada apdraudējumu satiksmes drošībai un traucē autoceļa uzturēšanai, izvairoties no ietekmes uz īpaši aizsargājamiem biotopiem.

- 6.4.8.11. ĶNP teritorijā uz D no autoceļa A10 (orientējoši posmā starp 46. km un 48. km) ir izveidoti divi mikroliegumi – īpaši aizsargājama biotopa (ML kods 1715), un īpaši aizsargājamas putnu sugas aizsardzībai (ML kods 1625). Mikroliegums mitra/pārmitra biotopa aizsardzībai atrodas ~30m attālumā no autoceļa A10 un atbilstoši Ziņojumā ietvertajam vērtējumam - Paredzētās darbības tiešu un netiešu ietekmi iespējams novērst, saglabājot līdzšinējo hidroloģisko režīmu. Būtiskākā ietekme sagaidāma 2. Alternatīvas gadījumā, jo autoceļa komplekss ar tajā esošajām būvēm (ieskaitot grāvjus) mikroliegumam atradīsies tuvāk, tomēr Ziņojumā secināts, ka ar plānotajiem ietekmes mazināšanas pasākumiem negatīvas ietekmes uz aizsargājamiem biotopiem autoceļa A10 tuvumā nebūs. Lai arī Ziņojums ietver šādu secinājumu, Ierosinātajai jārēķinās, ka mikrolieguma teritorijai ir papildus aizsardzības statuss, tādēļ ietekmju pārvaldībai jābūt arī lokāli centrētai. Nemainīgu hidroloģisko apstākļu nodrošināšanai posmā, kas virzās gar mikroliegumu, papildus piesardzības nolūkos var būt nepieciešami arī citi stabilizēšanas pasākumi, ja uz to norādīs aprēķinu rezultāti. Precīzi aprēķini veicami būvniecības projektā, pamatojot piemērotāko risinājumu izvēli. Savukārt mikroliegums putna aizsardzībai tuvākajā punktā atrodas ~540m attālumā uz D no autoceļa A10. Teritorijas autoceļa A10 tuvumā jau šobrīd ir pakļautas pastāvīgai trokšņa ietekmei, kas ir viens no līdzšinējās ietekmes faktoriem, kas ir ņemts vērā (un kura turpināšanās ir ņemta vērā), nosakot ĶNP aizsardzības mērķus Dabas aizsardzības

<sup>12</sup> Ministru kabineta 2016. gada 6. septembra noteikumu Nr. 601 „*Ķemeru nacionālā parka individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi*” 7.4.3. punkts.



plānā. Salīdzinājumā ar esošo situāciju – izmaiņas, ko var radīt Paredzētā darbība, izpaudīsies kā trokšņa avota pietuvošanās mikroliegumam par ~ 10 m. Ziņojumā šādas izmaiņas pret ~540m attālumā esošo mikroliegumu vērtētas kā nebūtiskas.

6.4.8.12. Autoceļa A10 ietekme uz putnu sugām ĶNP teritorijā padziļināti vērtēta autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros, tostarp veicot lauku pētījumus, lai pārbaudītu izdarītos secinājumus par ietekmes zonas platumu (vērtēts, kā mainās sastopamo sugu daudzveidība, atkarībā no attāluma līdz autoceļam). Novērtējumam pieaicinātais eksperts (*sertifikācijas joma putni*) atzina, ka gan esošajam autoceļam A10 ar prognozējamo satiksmes intensitāti ir, gan pārbūvētajam autoceļam A10 būs un turpināsies netieša nelabvēlīga ietekme uz īpaši aizsargājamo putnu populācijām ĶNP teritorijā, kas jau šobrīd izpaužas kā ietekme uz ligzdojošo putnu izvietojumu un skaitu autoceļa tuvumā. Kopumā tika secināts, ka teritorijas gar autoceļu A10 ir ar ievērojamu antropogēno slodzi, - ietekmi rada satiksme un paaugstināts troksnis, kā arī biotopu fragmentācija un sadursme ar transportlīdzekļiem. Novērtēts, ka ietekmes intensitāte variē (atkarībā no putnu sugas), tomēr aptuvenais ietekmes joslas platums, kurā teritorijas nav piemērotas putnu sugu aizsardzībai, ir 1km uz katru pusi no autoceļa A10. Minēto vērtējumu eksperts apstiprināja ar skaitlisku ligzdojošo putnu populācijas salīdzinājumu (tika salīdzināti pieejamie dati par ligzdojošiem pāriem joslā 0-1km no autoceļa un joslā 1-2km no autoceļa), kā arī ar lauku pētījumā novēroto. Veicot novērtējumu, eksperts arī secināja, ka ĶNP teritorijā uz D no autoceļa, kur ir esoša elektrolīnijas trase, ligzdojošo putnu populācijas palielinās tikai zonā aiz elektrolīnijas trases, bet josla starp autoceļu un elektrolīniju ir pārāk šaura un spēcīgiem traucējumiem pakļauta, tādēļ nevar kļūt nozīmīga ligzdojošiem putniem. Ievērojot minēto, autoceļa A10 Pirmā posma IVN ietvaros eksperts paplašināšanu vērtēja kā pieļaujamu, iesakot to ĶNP teritorijā veikt D virzienā. Vienlaikus ieteikts izmantot ceļa klātni segumu, kas rada mazāku troksni vai ierīkot skaņas barjeras gar ceļu (saistībā ar barjerām gan tika konstatēts, ka tās radītu arī barjeras efektu migrācijai).

6.4.8.13. Viena no ĶNP teritorijā aizsargājamām dabas vērtībām ir sikspārņi, tomēr ietekmju jautājumus šajā kontekstā Ziņojuma autori ir aplūkojuši bez tam nepieciešamās rūpības, lai gan autoceļa A10 ietekme uz sikspārņu sugām ĶNP teritorijā padziļināti vērtēta autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros, tostarp veicot lauku pētījumus, lai pārbaudītu izdarītos secinājumus par sikspārņu koncentrācijas vietām un pārlidojumu trasēm. Šajā novērtējumā izdarītos secinājumus lielā mērā varētu ņemt vērā arī Paredzētās darbības novērtējumam, tomēr Ziņojums tos neaplūko pat tik daudz, lai pamatotu – balstoties uz kādiem argumentiem tiek izdarīti secinājumi par sagaidāmo ietekmi uz Natura 2000 teritorijas vērtībām. Izsverot, vai ir iespējams pabeigt ietekmju novērtējumu un izdot atzinumu, Birojs pats novērtē tam pieejamo informāciju.

6.4.8.14. Novērtējot sikspārņu koncentrēšanās vietas ĶNP teritorijā – 2009.- 2011.gadā tika konstatēts, ka lielākās koncentrācijas vietas (un attiecīgi – arī pārlidojumu zonas) ir posmos, kur autoceļa tuvumā (vai abās tā pusēs) ir sikspārņu barošanās vietas, un tādas ir vairāk izplatītas posmā līdz Ķemeriem. Savukārt no teritorijām, kas atrodas Paredzētās darbības izpētes posmā (vai tā tuvumā), par vērā ņemamu sikspārņu koncentrācijas vietu atzīta Lielā Ķemeru tīreļa Z daļa. Vienlaikus Birojs secina, ka ĶNP Dabas aizsardzības plānā arī Vēršupīte ir atzīta kā sikspārņiem nozīmīgs pārvietošanās ceļš. Attiecībā uz ĶNP teritoriju kopumā – no autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN izriet arī vispārējs secinājums, ka – neatkarīgi no identificētajām (lokāli nozīmīgākajām) sikspārņu koncentrācijas vietām, - abās autoceļa A10 pusēs ĶNP teritorijā ir kopumā izplatīti biotopi, kas var būt sikspārņiem piemērotas dzīvotnes, tādēļ starp biotopiem notiek sikspārņu pārlidojumi un tie šķērso A10 dažādās vietās. Attiecīgi novērtējumā pieaicinātais eksperts (*sertifikācijas joma: zīdītāji - sikspārņi*) secināja, ka autoceļa A10 trases paplašināšana ir kopumā sikspārņiem nevēlama, jo var novest pie sadursmju riska



pieauguma (novērtēts, ka sīkspārņiem bīstami ir autoceļi, sākot no trīs braukšanas joslām). Attiecīgi - 2.Alternatīvas realizācija nepārprotami radīs lielāku ietekmi. Lai mazinātu autoceļa A10 paplašināšanas ietekmi uz vidi, autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros tika izstrādāta virkne risinājumu, tostarp tādi, kas konkrēti pielāgoti katrai lokāli būtiskākai vietai. Šādu novērtējumu un risinājumus Paredzētajai darbībai Ziņojums nesatur. Salīdzinot Birojam pieejamo informāciju ar A10 pārbūves Pirmā posma IVN rezultātiem, Birojs var izdarīt secinājumus par nosacījumu, kas būtu izvirzāms tikai posmos, kur autoceļu A10 šķērso Vēršupīte. Šajā teritorijā jā saglabā iespējami augsta veģetācija (piemēram, koku puduri) autoceļa A10 nodalījuma joslā, kas ļautu sīkspārņiem šķērsot autoceļu veģetācijas augstumā un samazinātu sadursmju risku. Šajos posmos autoceļa izgaismošanai arī būtu jāuzstāda lampas ar mazākas intensitātes gaismu vai jāizmanto fokusētās lampas, jo tās mazāk pievilina sīkspārņus un samazina sadursmju risku, kā arī saglabājami šķērsojumi pār Vēršupīti tilta risinājumā (nepārbūvējot tos par caurtekām). Tomēr, lai noteiktu, vai nepieciešami risinājumi arī citos Paredzētās darbības posmos, trūkst pamatota novērtējuma.

6.4.8.15.Arī Ziņojumā iekļautajā vērtējumā par Paredzētās darbības ietekmi uz dzīvnieku migrāciju Birojs vēl arvien saskata trūkumus. Saistībā ar ietekmi uz migrāciju, kam ir nozīme ĶNP viengabalainībai un integritātei, konstatējams sekojošais:

6.4.8.15.1. Ietekme uz dzīvnieku migrāciju un ĶNP teritorijas integritāti jeb viengabalainību tika vērtēta jau autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros, vērtējot un paredzot šķērsojumu risinājumus gan mazajiem zīdītājiem, rāpuļiem un abiniekiem, gan lielajiem zīdītājiem. Secināms, ka Ziņojumā lielā mērā iestrādāti secinājumi un risinājumi, kas izriet no autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN, bet jauni pētījumi vai novērtējums nav veikts.

6.4.8.15.2. Ziņojumā novērtēts, ka autoceļš A10 ar pakāpeniski pieaugošu satiksmes intensitāti ir jau esošs barjeras objekts ĶNP teritorijā un jaunus ietekmes veidus Paredzētā darbība uz ĶNP dabas vērtībām un integritāti neradīs. Secināts, ka 1.Alternatīvas realizācija pati par sevi nekļūs par priekšnoteikumu barjeras efekta palielinājumam, jo (salīdzinājumā ar esošo situāciju) A10 fiziskie parametri mainīsies nebūtiski. Ja autoceļš atturēs dzīvniekus no ceļa klātnes šķērsošanas, tas nebūs autoceļa platums, bet satiksmes intensitāte (pieaug neatkarīgi no Paredzētās darbības realizācijas). Nozīmīgāku ietekmi radītu 2.Alternatīva, jo tā paredz ceļa klātnes paplašināšanu līdz 21m. Biroja ieskatā būtisks šajā apstākļī ir ne tikai pats autoceļa platums, bet arī tas, ka satiksme organizējama četrās joslās, brauktuves atdalot ar ceļa būves standartiem atbilstošu atdalošo joslu (ietver arī nelielu barjeru, lai samazinātu frontālās sadursmes riskus). Šāda veida autoceļš rada lielāku barjeru šķērsošanai.

6.4.8.15.3. Vērtējot, vai 2.Alternatīvas realizācija varētu kavēt sugu migrāciju, pārtraukt teritorijas viengabalainību - Ziņojumā secināts, ka līdzšinējās lielo zīdītāju migrācijas iespējas saglabāsies, jo nav paredzēts veikt autoceļa A10 vai tā braukšanas joslu iežogojumu. Vienlaikus atzīts, ka ietekme izpaudīsies kā lielāka mazo dzīvnieku (mazo zīdītāju un abinieku) bojāeja un palielināts sadursmju ar lielajiem zīdītājiem (piemēram, aļņiem, stirnām, meža cūkām u.c.) risks.

6.4.8.15.4. Autoceļa A10 Pirmā posma IVN ietvaros novērtēts, ka izteikta rāpuļu un abinieku migrācija novērojama vietās, kur ir to lielāka koncentrācija, galvenokārt, ja autoceļa A10 tuvumā ir ūdenskrātuves. Vērtējot autoceļa A10 paplašināšanas uz divu brauktuvi vai četru brauktuvi autoceļu, tika secināts, ka ietekmes mazināšanai posmos, kas atrodas iepretim esošajām ūdenstilpēm (šādas teritorijas nav Paredzētās darbības posmā), autoceļam nepieciešams veidot norobežojošas apmales, bet citās vietās autoceļa A10 konstrukcijā nepieciešams paredzēt caurtekai līdzīgu risinājumu, kas ļautu gan abiniekiem, gan citiem mazajiem dzīvniekiem šķērsot



barjeru. Izdodot 2011. gada 13. maija atzinumu Nr.6 par autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ziņojumu, Birojs, citu starpā balstoties uz ekspertu novērtējumiem un DAP ieteikumiem, tajā ietvēra nosacījumu, ka ĶNP teritoriju šķērsojošajā posmā, esošo (pārbūvējamo) caurteku konstrukcija jāparedz tāda, ka tā piemērota arī mazo zīdītāju, rāpuļu un abinieku migrācijai, bet papildus jāparedz šādas caurteku konstrukcijas arī jaunās vietās, to izvietojumu un konstrukcijas piemērotību izvirzītajam mērķim saskaņojot ar DAP. Biroja ieskatā ir pilnībā pamatoti Paredzētās darbības realizācijai izvirzīt līdzvērtīgu prasību, kāda tā noteikta autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma realizācijai, jo apstākļi un aizsardzības mērķi teritorijai ir līdzvērtīgi. No Ziņojuma izriet, ka šādu risinājumu mazo zīdītāju un abinieku migrācijai ir paredzēts nodrošināt, un Ziņojums ietver apņemšanos precīzas šķērsojumu vietas būvprojekta izstrādes stadijā saskaņot ar DAP.

6.4.8.15.5. Attiecībā uz lielo dzīvnieku migrāciju Ziņojumā (un arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN) secināts, ka autoceļa nožogošana nav piemērots risinājums, jo tas tikai palielinātu barjeras efektu un apdraudētu satiksmes drošību. Arī divu līmeņu dzīvnieku pāreja no ietekmes viedokļa (Biroja ieskatā) nav piemērots risinājums (šāds secinājums izdarīts jau autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN ietvaros), jo ĶNP teritorija autoceļu A10 ieskauj no abām pusēm, tādēļ no būvdarbu veikšanas ar tiešu ietekmi uz ĶNP teritoriju (jāņem vērā arī hidroģeoloģiskie apstākļi) nebūtu iespējams izvairīties. Šis ir viens no būtiskiem iemesliem, kādēļ ĶNP posmā tiek saglabātas visas esošās viena līmeņa nobrauktuves – jo divu līmeņu infrastruktūras objektiem nepieciešama lielāka platība, palielinās tiešas ietekmes uz ĶNP teritoriju risks. Tādēļ arī autoceļa A10 Pirmā posma IVN ietvaros tika secināts, ka meža dzīvnieku migrācija nodrošināma zemes līmenī. Kā piemērots risinājums, balstoties uz ekspertu novērtējumiem, tika noteikta apgaismotu informācijas zīmju uzstādīšana identificētajās vietās, kur ir izteiktākā dzīvnieku migrācija (noteikta, balstoties uz sadursmju statistiku). Biroja 2011. gada atzinumā Nr.6 tika noteikts, ka brīdinājuma zīmes aprīkojamas ar kustības sensoriem, lai laikus brīdinātu autovadītājus par dzīvnieku tuvošanos autoceļam. Vienlaikus attiecībā uz autoceļa A10 paplašināšanu uz četrus brauktuves ceļus, tika konstatēts, ka ĶNP teritorijā autoceļa platumu nepieciešams pēc iespējas samazināt (būvprojektā jāizvērtē iespēja sašaurināt brauktuves sadalošās joslas un nomaļu platumu), tāpat konstatēts, ka šajā posmā samazināms atļautais braukšanas ātrums.

6.4.8.15.6. Salīdzinot autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN un Paredzētās darbības IVN (kas arī izsver divus brauktuves jeb četrus joslu risinājumus kā 2.Alternatīvu) – Ziņojumā līdzvērtīgi ir identificētas vietas, kur automašīnu sadursmju ar dzīvniekiem statistika līdz šim bijusi lielāka. Tomēr konkrētus risinājumus lielo dzīvnieku migrācijai (vai pamatojumu to nepieciešamībai) Ziņojums neparedz. Ziņojumā nav arī padziļināta vērtējuma ietekmei uz dzīvnieku migrāciju (ĶNP integritāti), ja četrus joslu risinājumā tiktu paplašināts autoceļš A10 gan ĶNP posmā līdz 45,1. km, gan posmā no 45,1. km līdz 52,8. km (Paredzētā darbība). Tieši par minēto jautājumu vislielākās bažas izteic DAP (2013. gada 13. septembra vēstule Nr.4.9/53/2013-N-E, uz kuru DAP atsaucas arī vēlākajās atsauksmēs par Ziņojumu, tostarp 2017. gada 12. oktobra vēstulē Nr.4.9/52/2017-N-E), jo gadījumā, ja paplašināšana uz četrus joslu ceļu tiek veikta abos ĶNP teritoriju šķērsojošajos posmos – katra posma ietekmi vairs nevar uzlūkot tikai kā nelielas un lokālas izmaiņas, jo jāņem vērā abu pārbūves posmu summārā ietekme uz ĶNP teritoriju kā veselumu. Šāds secinājums faktiski izdarīts par migrāciju kopumā, ne tikai lielo zīdītāju migrāciju. Uz minēto Ziņojuma Izstrādātāja 2017. gada 5. decembra vēstulē



Nr.17/12-17 sniedz atbildi, ka šāda novērtējuma veikšanai trūkst informācijas – nav pieejamu monitoringa datu par dzīvnieku migrāciju ĶNP teritorijā.

- 6.4.8.16. Attiecībā uz autoceļa A10 radīto troksni un gaisa piesārņojumu secināms, ka ietekme un tās iespējama palielināšanās ĶNP kontekstā (izņemot būvdarbu ietekmes) nav atkarīga no Paredzētās darbības realizācijas. Ietekmes rada autotransports un šādu ietekmju neizbēgamība ir ņemta vērā, nosakot ĶNP teritorijai aizsardzības režīmus. Arī ĶNP Dabas aizsardzības plānā atzīts, ka ap autoceļu un dzelzceļu ir pastiprināts trokšņa fons, vienlaikus atzīts, ka satiksmes objektiem ir arī priekšrocības, jo A10 nodrošina apmeklētājiem labas iespējas nokļūt ĶNP teritorijā (teritorijas aizsardzības izglītojošais mērķis).
- 6.4.8.17. Jautājumi, kas saistīti ar Paredzētās darbības iespējamu ietekmi uz sulfīdus saturošo pazemes ūdeņu atradni „*Ķemeri (Jaunķemeri)*” un tās sērūdeņu veidošanās zonu, aplūkoti šī Biroja atzinuma 6.4.3.nodaļā.
- 6.4.8.18. Apkopojot veikto novērtējumu, Birojs atzīst, ka lielākā daļa sākotnējo trūkumu ietekmes uz ĶNP jomā ar Ziņojumu ir novērsti, - citi daļēji, citi pilnībā, tomēr veidā, kas (Birojam izmantojot arī autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN rezultātus) ļauj izdarīt pamatotus secinājumus. Tomēr jautājumā, kas skar sīkspārņu aizsardzību un dzīvnieku migrāciju, 2.Alternatīvas ietekmju prognoze un pamatojums ietekmes mazināšanas pasākumu nepieciešamībai/piemērotībai nav izsmēlošs. Tas lielā mērā saistīts arī ar pieejamo datu un pētījumu par dzīvnieku migrācijas koridoriem ĶNP teritorijā trūkumu, vienlaikus arī Ziņojuma izstrādes ietvaros Ierosinātāja nemaz nav centusies neskaidros jautājumus noskaidrot, nav veikusi papildus izpēti (salīdzinājumā, piemēram, ar autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma IVN, kad Ierosinātāja organizēja gan lauku pētījumus sīkspārņu izplatības un migrācijas ceļu izpētei, gan abinieku izplatības un migrācijas ceļu izpētei, arī citus pētījumus). Izstrādātāja no vienas puses pati atzīst, ka objektīvu secinājumu par ietekmi uz Natura 2000 teritorijas integritāti (migrācijas kontekstā) izdarīšanai 2.Alternatīvas gadījumā būtu nepieciešams iegūt vairāk informācijas, 2014. gada 20. janvāra un 12. septembra vēstulēs arī atzīstot, ka nepieciešams detalizētāks ietekmes uz Natura 2000 teritoriju novērtējums. No otras puses Izstrādātājas viedoklis ir, ka nebūtu samērīgi to uzdot veikt šobrīd (vai nodrošināt to kā atkārtotu IVN), bet ka šādu papildus novērtējumu Ierosinātāja varētu veikt (un trūkstošo informāciju iegūt) būvprojektēšanas stadijā. Vairāku aspektu griezumā tik tiešām ietekmju novērtējumu var būt nepieciešams aktualizēt būvprojekta izstrādes stadijā, ņemot vērā aktuālo situāciju laikā, kad Paredzētās darbības realizācija tiks uzsākta. Tomēr Natura 2000 kontekstā šādu pieeju Birojs nevar atzīt par atbalstāmu, jo, lai Natura 2000 teritorijā darbību kopumā atļautu, - ir pirms tam jāpārlicinās, ka šī ietekme nebūs negatīva. Tādēļ tieši IVN uzdevums ir noskaidrot - kā Paredzētā darbība var ietekmēt Natura 2000 teritoriju un vai tā var būt akceptējama. Par nepieļaujamu ietekmi uz Natura 2000 teritoriju ir uzskatāma arī tāda ietekme, kas negatīvi ietekmē tās integritāti jeb viengabalainību, un, lai arī uz lielāko daļu neskaidro jautājumu pārstrādātais un papildinātais Ziņojums sniedz atbildes vai Birojs nepieciešamās atbildes ir varējis noskaidrot, veicot savu izsvērumu, iepriekš minētie jautājumi nav novērtēti veidā, kas ļautu kļedēt šaubas par 2.Alternatīvas ietekmi, savukārt 1. Alternatīvas ietekme uz ĶNP teritoriju būs ievērojami mazāka. Ņemot vērā minēto, pamatots ir DAP aizrādījums un no tā izrietošais ieteikums ĶNP teritorijā pārbūvēt autoceļu A10 ar normālprofilu NP14A. Biroja ieskatā ir maz ticams, ka aplūkotajā periodā Ziņojumā ietvertās satiksmes prognozes piepildīsies, un vismaz pārskatāmajam periodam pamatojums pēc četru brauktuvju ceļa neizriet no nepieciešamības. Šādā periodā, ja nepieciešams, būtu arī pietiekams laiks, lai iegūtu papildus informāciju, lai atkārtoti atgrieztos pie jautājuma par četru brauktuvju ceļu un šāda risinājuma novērtēšanas. Tā kā no Ziņojuma izriet, ka prognozēto satiksmes intensitāti spēj nodrošināt gan autoceļš



ar normālprofilu NP14A, gan NP21, - ir samērīgi uzskatīt, ka ĶNP teritorijā šobrīd īstenojama tā alternatīva, kas rada mazāku ietekmi un par kuras ietekmi ir pietiekama informācija. Šādu viedokli lietā ir izteikusi arī DAP un Birojs tam pievienojas.

**6.4.8.19. Nosacījumi Paredzētās darbības realizācijai tiek izvirzīti tādejādi, lai tie, kur nepieciešams, ir salāgoti un līdzvērtīgi nosacījumiem, kas izvirzīti autoceļa A10 pārbūves Pirmā posma realizācijai. Ievērojot minēto, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta desmito daļu noteic šādus nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība iespējama vai nav pieļaujama:**

- a) Ir pieļaujama vienīgi tādu Paredzētās darbības risinājumu realizācija, par kuriem ir pietiekama informācija, ka tie atsevišķi un summāri ar citām darbībām negatīvi neietekmēs Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (Natura 2000) ekoloģiskās funkcijas un integritāti, tādēļ šobrīd par piemērotāko risinājumu ĶNP teritoriju šķērsojošajā posmā uzskatāma 1. Alternatīva.
- b) Lai mazinātu Paredzētās darbības ietekmi uz īpaši aizsargājamiem biotopiem ĶNP teritorijā, autoceļa A10 posmā, kur ĶNP teritorija autoceļu ieskauj no abām pusēm, autoceļa A10 paplašināšana veicama uz dienvidu pusi.
- c) Ierosinātajai ir jānodrošina Ziņojumā paredzētie vai izpildes un efektivitātes ziņā līdzvērtīgi Paredzētās darbības risinājumi Paredzētās darbības ietekmes uz Natura 2000 teritorijām novēršanai un mazināšanai. Tajā skaitā Paredzētās darbības realizācija un ar to saistītā autoceļa klātnes paplašināšana un grāvju ierīkošana nedrīkst izsaukt hidroloģiskā režīma un veģetācijas izmaiņas Natura 2000 teritorijas aizsargājamajos biotopos. Posmos, kur autoceļš A10 virzās gar biotopa aizsardzībai veidotu mikroliegumu (ML kods 1715), nemainīgu hidroloģisko apstākļu nodrošināšanai var būt nepieciešami arī papildus piesardzības pasākumi. Piemērotākie risinājumi katrai konkrētai vietai nosakāmi būvprojektā.
- d) Vietās, kur šobrīd zem autoceļa izbūvētas caurtekas, jānodrošina to pārbūve veidā, kas īpaši aizsargājamajos biotopos saglabā esošā hidroloģiskā režīma nemainīgumu. Atbilstoši Ziņojumā paredzētajam - būvprojektā jāietver hidroloģiskie aprēķini, kas katrā konkrētajā vietā pamato caurteku būvniecības dziļuma, šķērsgriezuma u.c. parametru atbilstību izvirzītajam nosacījumam.
- e) ĶNP teritoriju šķērsojošajā posmā esošo (pārbūvējamo) caurteku konstrukcija jāparedz tāda, ka tā piemērota arī mazo zīdītāju, rāpuļu un abinieku migrācijai, bet papildus jāparedz šādas mazo zīdītāju, rāpuļu un abinieku pārejas arī jaunās vietās (it īpaši posmos, kur mitri un purvaini biotopi ir abās ceļa pusēs). Pāreju konstrukcija (galvenokārt ieguldīšanas dziļums) projektējama, respektējot prasību, ka Paredzētā darbība nedrīkst izsaukt hidroloģiskā režīma un veģetācijas izmaiņas Natura 2000 teritorijas aizsargājamajos biotopos. To izvietojums un piemērotība izvirzītajam mērķim būvprojekta izstrādes stadijā saskaņojama ar DAP.
- f) Līdzvērtīgi kā autoceļa A10 Pārbūves Pirmā posma realizācijā, arī Paredzētās darbības īstenošanas gadījumā ĶNP teritoriju šķērsojošā autoceļa A10 posmā uzstādāmas apgaismotas informācijas zīmes, kas brīdina par iespējamu sadursmi ar dzīvniekiem, un, ja nepieciešams, samazināms atļautais braukšanas ātrums. Konkrētas uzstādīšanas vietas nosakāmas būvprojektā, tās saskaņojot ar DAP.



- g) Posmos, kur autoceļš A10 šķērso Vēršupīti, jā saglabā šķērsojuma veids (tilts) un iespējami augstas veģetācijas puduri autoceļa A10 nodalījuma joslā, kas ļautu sīkspārņiem šķērsot autoceļu veģetācijas augstumā un samazinātu sadursmju risku. Šajos posmos autoceļa A10 izgaismošanai jāuzstāda lampas ar mazākas intensitātes gaismu vai jāizmanto fokusētās lampas, jo tās mazāk pievilina sīkspārņus un samazina sadursmju risku.
- h) Ja autoceļa A10 nodalījuma joslā ĶNP teritorijā tiek veikta koku ciršana, tā veicama tikai tādā apmērā, cik koki apdraud satiksmes drošību vai traucē autoceļa uzturēšanu. Ja šādā teritorijā ir īpaši aizsargājamie biotopi, vai tā atrodas ĶNP dabas lieguma zonā, koku ciršana nav pieļaujama bez DAP atļaujas.

#### 6.4.9. Alternatīvu izvērtējuma kopsavilkums

6.4.9.1. Rezumējot Ziņojumā un šajā Biroja atzinumā citās nodaļās jau novērtēto, secināms, ka, palielinoties satiksmes intensitātei, Paredzētā darbība pēc būtības ir nepieciešama un tā palīdzētu risināt vairākas ar pieaugošo satiksmes intensitāti saistītas problēmas, vienlaikus ir acīmredzami, ka 2. Alternatīvas gadījumā teju visu ietekmes aspektu griezumā ietekme sagaidāma lielāka vai būtiski lielāka. Tomēr, ja vispār netiktu īstenota autoceļa A10 pārbūve, ar laiku situācija (pastāvošās vides problēmas) pasliktinātos. Troksnis, gaisu piesārņojošo vielu emisijas, sadursmes ar dzīvniekiem, negadījumi uz autoceļiem u.c. ietekmes aspekti pastāv jau šobrīd un turpināsies, bet, ja nerisināti – tie var samilt vēl nozīmīgāki. Ja autoceļa platums un segums neatbilst satiksmes intensitātei, transporta plūsma kļūst lēnāka, veidojas sastrēgumi, bet tas padara satiksmi mazāk drošu, pieaug nedrošu manevru skaits, negadījumu risks, palielinās emisijas. Tādēļ nulles alternatīva (nedarīt neko) nebūtu uzskatāma par pareizu pieeju un, ja gala lēmuma pieņēmējiem jāizšķiras – akceptēt Paredzēto darbību vai nē, - Biroja viedoklis ir, ka tā ir nepieciešama.

6.4.9.2. Tomēr Biroja ieskatā katrai pašvaldībai būtu samērīgi un līdzsvaroti jāizšķiras, kāda platuma un normālprofila autoceļš tās administratīvās teritorijas robežās tiešām nepieciešams, jo pārmērīgas ietekmes (arī uz īpašumiem), ja no tām līdzvērtīgi efektīvā veidā var izvairīties, nav nepieciešamas. Tāpat jāņem vērā, vai attiecībā uz kādu no posmiem nav konstatētu ierobežojošu vai limitējošu faktoru (skat. šī Biroja atzinuma iepriekšējās nodaļās ietvertos secinājumus un nosacījumus). Biroja ieskatā ir maz ticams, ka Ziņojumā aplūkotajā periodā sākotnējās satiksmes prognozes piepildīsies. Lai arī Ziņojumā ietverts viedoklis, ka autoceļa A10 pārbūve par divu brauktuveju ceļu ar četrām joslām (NP21) varētu būt piemērotākais risinājums, tas tomēr drīzāk skaidrojams ar to, ka Ziņojuma izstrāde tika uzsākta salīdzinoši sen, bet satiksmes intensitātes pieauguma prognozes nav apstiprinājušās (intensitātes pieaugums ir lēnāks kā prognozēts). Kā izriet no VAS “*Latvijas Valsts ceļi*” apkopotajiem statistikas datiem – autosatiksmes intensitāte Paredzētās darbības sākuma posmā (līdz autoceļam P98) pēdējos piecus gadus ir tikai ~6500 – 7500 transportlīdzekļu diennaktī, lai gan Ziņojumā prognozēts, ka jau 2020. gadā tā sasniedz 11 500. Savukārt tālākajos posmos atšķirības ir vēl būtiskākas – posmā no autoceļa P98 līdz autoceļam V1442 autosatiksmes intensitāte pēdējos piecus gadus ir tikai ~4500 – 4700 transportlīdzekļu diennaktī, lai gan Ziņojumā prognozēts, ka jau 2020. gadā tā sasniegs ~10 000. Tādēļ normālprofils NP14A autoceļa A10 satiksmes uzņemšanai varētu būt piemērotākais risinājums. Arī Ziņojuma 29. lpp. Ierosinātāja skaidro ceļa klātnes normālprofila NP14A priekšrocības – tam ir īpaši paredzētas platās brauktuves nomales, kas vērā ņemami palielina autoceļa caurlaides spēju, un praksē esot jau pierādīts, ka NP14A autoceļš var uzņemt 15 000 transportlīdzekļu (tas ir vairāk pat par 2035. gadā prognozēto maksimumu ~12 500 transportlīdzekļiem dienā). Ņemot vērā



šos apsvērumus, Biroja ieskatā būtu samērīgi un lietderīgi izvēlēties 1. Alternatīvu, kas ietekmi teju visos ietekmes aspektos rada mazāku.

6.4.9.3. Alternatīvu kontekstā gala lēmuma pieņemējam būs jāizšķiras arī par labu pamata trases pārbūvei ar Pūres apvedceļu (A risinājums) vai bez apvedceļa (B risinājums). Biroja ieskatā šis ir viens no būtiskiem jautājumiem, kas savas rīcības brīvības ietvaros būs jāizsver akcepta lēmuma pieņemējam, ņemot vērā gan sabiedrības, gan pašvaldības viedokli (Novērtējuma likuma 22. panta otrā daļa). Ir savas pozitīvās un negatīvas ietekmes gan risinājumam bez Pūres apvedceļa, gan ar Pūres apvedceļu, tomēr jāņem vērā, ka Pūres apvedceļa gadījumā ietekmei tiks pakļautas jaunas teritorijas (līdz šim nebijušas ietekmes). Ja esošu autoceļu aizsargjoslās akustiskais diskomforts ir esoša un sarežģīti pārvaldāma vides problēma, kam par pamatu ir arī vēsturiskas plānošanas kļūdas, - ar jaunu autoceļu būvniecību šo problēmu un plānošanas kļūdu nebūtu pieļaujams turpināt (skat. secinājumus šī Biroja atzinuma 6.4.4. nodaļā).

6.4.9.4. Pieņemot akcepta lēmumus, lēmumu pieņemējiem jāņem vērā arī Biroja 3.4. nodaļā skaidroto, un savus apsvērumus par labu vienam vai otram risinājumam jāpamato. Ja par pieņemamu risinājumu kādā posmā tiek atzīta gan ceļa klātnes paplašināšana uz normālprofilu NP14A, gan uz NP21 - tas attiecīgi var tikt norādīts akcepta lēmumā, tomēr gadījumā, kad akceptēta tiek tikai viena no alternatīvām (tostarp gadījumos, kad kādam no risinājumiem ir ierobežojoši vai limitējoši nosacījumi), akcepta lēmums nevar nozīmēt, ka ar vienu alternatīvu tiek akceptēta arī otra.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21. panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Direktors

A.Lukševics

2018.gada 12. jūnijā